कर दोनों प्रश्नगत मामलों – प्रमशः परिसम्पत्तियों के लंबित बंटवारे तथा उत्तर प्रदेश विकल्पधारियों की वापसी को सुलझाकर विवाद का समाधान करना चाहिए। धन्यवाद।

GOVERNMENT BILL

The Constitution (Scheduled Tribes) (Union Territories) Order (Amendment) Bill, 2003

THE MINISTER OF TRIBAL AFFAIRS (SHRI JUAL ORAM): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Constitution (Scheduled Tribes) (Union Territories) Order, 1951.

प्रस्ताव पर मत लिया गया और पारित हुआ

SHRI JUAL ORAM: Sir, I introduce the Bill.

THE BUDGET (RAILWAYS), 2003-2004—Contd.

श्री रामदेव भंडारी (**बिहार**) : मान्यवर, मंत्री जी कहां है? मान्यवर, आज भी मंत्री जी नहीं है, 4 तारीख को भी नहीं थे, थोड़ी देर के लिए आए थे।

श्री जयन्ती लाल बरोट (**गुजरात**) : बंडारू दत्तात्रेय जी हैं।

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष जी, इनका क्या प्रमोशन हो गया है, केबिनेट मिनिस्टर हो गए हैं?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI BANDARU DATTATRAYA): Sir, the Cabinet Minister is in the Lok Sabha. *{Interruptions)*

उपसभाध्यक्ष (**श्री रमाशंकर कौशिक**) : बडारू दत्तात्रेय जी बता रहे हैं कि वे लोक सभा में व्यस्त हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री जयन्ती लाल बरोट : जवाब क्या सिर्फ केबिनेट मिनिस्टर को ही देना है? ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (**श्री रमा शंकर कौशिक**) : आम तौर पर यह परम्परा रही हैं कि केबिनेट मिनिस्टर को रहना चाहिए। ....(**व्यवधान**)...

श्री सुरेश पचौरी : यह सही नहीं है कि डिस्कशन हो और केबिनेट मिनिस्टर यहां पर अनुपस्थित हों। ...(**व्यवधान**)...

श्री जयन्ती लाल बरोट : ऐसी कोई परम्परा तो नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : परम्परा यही है और अच्छा भी नहीं है कि उन्हें रहना चाहिए। श्री बंडारू दत्तात्रेय जी ने बात दिया है कि वे लोक सभा में व्यस्त हैं , अब आपको कहने की जरूरत नहीं है।

For the first time the discussion is going on, simultaneously, in both the Houses, Lok Sabha and Rajya Sabha. And that is the difficult, Sir.

प्रो. राम देव भंडारी : 4 तारीख को कहां थे?

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : भंडारी जी, आप अपनी कहिए। बंडारू दत्तात्रेय, मंत्री जी पूरा नोट कर रहें हैं और आपके प्रदेश के जो इसके केबिनेट मिनिस्टर हैं, जवाब वहीं देंगे।

श्रीमती सरोज दुबे (बिहार) **:** बिहार की बात तो बिहार वाले ही समझेंगे न।

श्री नीलोत्पल बसु (पश्चिमी बिहार) : उपसभाध्यक्ष जी, फिर भी एक बात है। यह पहले दिन भी बताया गया था कि दूसरे सदन में वे अगर बहस सुन रहे हैं, उसमें हिस्सा ले रहे है , तो ठीक है लेकिन यह भी तो कोई ठीक बात नहीं है कि रेल बजट जैसे महत्वपूर्ण मुदे पर चर्चा हो और केबिनेट मिनिस्टर न हों। यह कोई अच्छी बात नहीं हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : यह बात कह दी गई कि अच्छा नहीं होत।

प्रो. राम देव भंडारी : तीन दिनों से चर्चा हो रही है। 3 तारीख को चर्चा शुरू हुई थी। 3 तारीख को कहां थे, कल क्यों थोड़ी देर के लिए आए थे? **....(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : भंडारी जी, अब आप अपना समय कम मत कीजिए। आपके पास केवल 15 मिनट हैं, आप अपना समय कम मत कीजिए।

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल) : आ गए, नीतीश जी आ गए। गुहार सुनते ही आ गए।

प्रो. राम देव भंडारी : स्वागत है।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिकद) : माननीय मंत्री जी, माननीय सदस्यों को यह शिकायत है कि आप उस दिन भी नहीं आए थे और आप भी चर्चा के दौरान यहां नहीं है। **...(व्यवधान)....** अब तो आप आ गए हैं। माननीय मंत्री , श्री बंडारू दत्तात्रेय जी ने बताया कि आप लोक सभा में व्यस्त थे, लेकिन उस तारीख को आप नहीं थे। **....(व्यवधान)...** अच्छा तो यह रहता कि राज्य सभा में जब चर्चा शुरू हुई थी, आप रहते। लेकिन आप वहां व्यस्त थे इसलिए कोई बात नहीं। बोलिए भंडारी जी।

प्रो. राम देव भंडारी : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, यह रेल बजट जो माननीय मंत्री जी ने 26 तारीख को सदन में रखा वह पूर्व घोषणा के अनुसार 24 तारीख को सदन में रखा जाने वाला था । मगर 24 तारीख को बदल कर 26 तारीख किया गया। महोदय, इसके पीछे भी एक कारण था । 26 तारीख को हिमाचल प्रदेश सहित चार राज्यों के चुनाव होने वाले थे और भारतीय जनता पार्टी को लगा कि रेल मंत्री जी इस बार रेल के भविष्य को देखते हुए कुछ कड़ा कदम उठाएं जिसका असर 26 तारीख के चुनाव पर पड़े, यह भारतीय जनता पार्टी नहीं चाहती थी, इसीलिए 24 तारीख को बदल करके 26 तारीख किया गया । मगर महोदय, भारतीय जनता पार्टी को इसका लाभ नही मिला । उनकी तकदीर नहीं बदली और हिमाचल प्रदेश जिसकी गुजरात के बाद दूसरा मजबूत किला समझते थे वह किला भी ध्वस्त हो गया । इतना ही नहीं विभिन्न राज्यों में से 7 उपचुनाव हुए उसमें भारतीय जनता पार्टी को एक भी सीट नहीं मिली । यह भारतीय जनता पार्टी को सिगनल है कि जिस उग्र हिन्दुत्व का नारा देकर वह पूरे देश पर कब्जा करना चाहते थे वह अब उनका सपना ही रह जाएगा ।महोदय, कहावत है कि काठ की हांडी बार-बार आग पर नहीं चढ़ती ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : महोदय, रेल पर प्रकाश डालिए ।

प्रो. राम देव भंडारी : महोदय, मैं उसी पर आ रहा हूं । रेल मंत्री जी कुछ अनाड़ी नहीं है, राजनीति के बहुत मंजे हुए खिलाड़ी है । वैसे आजकल उनकी पार्टी का खेल कुछ बिगड़ा हुआ है। उनकी पार्टी के अध्यक्ष जी और उनके बीच का तालमेल थोड़ा ठीक नहीं चल रहा है।

श्री एस.एस. अहलूवालिया (झारखंड) : यह पार्टी के ऊपर बोल रहे हैं, रेल बजट पर बोलिए न । ....**(व्यवधान)**

प्रो. राम देव भंडारी : मैं बोल रहा हूं, आप क्यों घबराते हैं। .....**(व्यवधान)**...

श्रीमती सरोज दुबे : यह हमारी पार्टी का टाइम है, हम कुछ भी बोल सकते हैं। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : चलिए, बैठ जाइए।

प्रो. राम देव भंडारी : आप दिन भर बोलते हैं और हम सुनते रहते हैं। कभी भी अहलुवालिया साहब प्रसंग की बात नहीं करते । .....**(व्यवधान)**....

श्रीमती सरोज दुबे : वह अपने समय में बोल रहे हैं ....**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : सरोज जी, आप बैंठे न ।

प्रो. राम देव भंडारी : आप उधर बैठते थे तो यही हाल था और इधर हैं तो वही हाल है । **...(व्यवधान)...**

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : आप रेलवे पर बोलिए न ।

प्रो. राम देव भंडारी : यह बात को समझ नहीं पा रहे हैं तो मैं क्या करूं । **...(व्यवधान)...**

महोदय, मैं कह रहा था कि रेल मंत्री जी ने सस्ती लोकप्रियता के लिए और आगे जो आने वाला चुनाव है, कुछ राज्यों का और लोक सभा का, उसको दृष्टिगत रखते हुए रेल बजट बनाया है और जैसे पहले ही चर्चा हो चुकी है कि चार तारीख को रेल मंत्री जी दिन भर यहां नहीं थे, मुझे मालूम हैं कि वे पटना में अपनी पार्टी का झंझट सुलझा रहे थे। वैसे वह उनकी अपनी पार्टी की बात है, यह उनका अपना झंझट है और वह झंझट सुलझांए। मैं कह रहा था कि आगामी चुनाव को देखते हुए मंत्री जी ने रेल बजट बनाया है । फिलहाल किराए में कोई वृद्धि नहीं हुई है । मगर यह अंतिम नहीं है महोदय । रेल विभाग जब चाहे मनमाने ढंग से तरह-तरह से यात्रियों पर बोझ डालता है । जब मन होता है रेलवे अधिशेष, अधिभार लगा देती है । महोदय, सस्ती लोकप्रियता लेने के लिए मंत्री जी ने 50 नई ट्रेनों की शुरूआत की है, 13 ट्रेनों के फेरों में इजाफा किया है, 24 ट्रेनों के यात्रा मार्ग में विस्तार की घोषणा की है । ऐसा रेल मंत्री जी ने पिछली बार जो उनका अनुभव है, उसको देखते हुए नहीं किया है।

महोदय, रेल गाड़ियों में सवारियां नहीं मिल रही है, जब आप भाषण कर रहे थे तो मैंने नोट किया था, आपने कहा था कि दिल्ली-भटिण्डा शताब्दी एक्सप्रेस तथा रांची-टाटानगर जन शताब्दी एक्सप्रेस को बंद कर दिया गया । आपने कहा था कि इन ट्रेनों में औसतन तीन से भी कम यात्री सफर कर रहे थे । एक ओर हम नई ट्रेन चलाते हैं, दूसरी ओर उसे बंद करते हैं इसलिए कि उसमें सवारियां नहीं मिलती हैं , फिर इस बार 50 नई ट्रेनों की शुरूआत की गई है।

महोदय, यह अच्छी बात है । अगर ट्रेन की आवश्यकता है, अगर जनता की तरफ से कोई मांग होती है, किसी प्रकार का सर्वेक्षण कराया जाता है, क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने की बात हो तो ट्रेन चलाई जा सकती है , ट्रेनों के फेरों को बढ़ाया जा सकता है। मगर ये ट्रेन चलायें और कुछ ही दिनों के बाद उसे बंद करना पड़े, उसका क्या औचित्य है । महोदय, आपने कहा था, एक ट्रेन को चलाने में दो लाख रूपया प्रतिदिन खर्च होता है । यह तो अपव्यय है। इसलिए महोदय, मंत्री जी सस्ती लोकप्रियता पाने के लिए ट्रेनें नहीं चलायें । यात्रियों की आवश्यकता, जनता की आवश्यकता को देखते हुए ट्रेन चलायें तो यह जन हित में होगा, देश हित में होगा । यात्रियों की संख्या में लगातार गिरावट हो रही है। पिछले वर्षा तीन प्रतिशत तक यात्रियों की संख्या में गिरावट आई है। आम लोग अभी भी ट्रेनों में सफर करते हैं । महोदय, इसका कारण ढूंढना चाहिए कि यात्रियों की संख्या में

गिरावट क्यों हो रही है । हमारे देश की जनसंख्या तो बढ़ ही रही है, घूमने-फिरने की प्रवृत्ति बढ़ भी लोगों में बढ़ रही है, एक शहर से दूसरे शहर में जाने की, एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में जाने की प्रवृत्ति भी लोगों में बढ़ रही है । उसके बाद भी ट्रेनों में यात्रियों की संख्या कम हो रही है । इसका क्या कारण हो सकता है। इस पर रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए । रेल मंत्री जी को इसकी जांच करानी चाहिए । पिछले वर्ष लक्ष्य से कम कमाई हो रही है, इसके कारणों में जाना चाहिए ? क्या इसका कारण रेलवे मे भ्रष्टाचार तो नहीं है? क्या रेलवे में अनियमितता तो इसका कारण नहीं ? क्या इसका कारण रेलवे में भ्रष्टाचार तो नहीं है? क्या रेलवे में अनियमितता तो इसका कारण नहीं हैं? पिछले कई वर्षो से रेलवे की वित्तीय स्थिति खराब हो रही है। 2001-02 में तो उसकी स्थिति अत्यंत खराब हो गई थी । वर्ष 2002-03 में भी उसकी स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ और इस बार तो सुधारका कोई प्रयास ही नहीं किया गया है।

महोदय, पिछला वर्ष रेल दुर्घटनाओ का कीर्तिमान वाला वर्ष रहा है। यात्रियों की सुरक्षा सबसे अहम मुद्दा है। उसके बाद ही कोई दूसरा मुद्दा उठता है । एक के बाद एक दुर्घटना होने का जो सिलसिला चला, वह लगातार चलता ही रहा । महोदय, बिहार में राजधानी एक्सप्रेस जैसी महत्वपूर्ण गाड़ी एक पुराने पुल पर दुर्घटनाग्रस्त हो गई । रेल मंत्री जी और उनके अधिकारियों ने एक के बाद एक बयानबाजी करके इसका कारण सबोटेज, तोड़फोड़ बताया । इसकी जांच के लिए एक जांच कमेटी भी बैठा दी, जो हर दुर्घटना के बाद बैठती है। जांच करने वाला रेलवे का अधिकारी, दुर्घटना का कारण भी रेल का अधिकारी, दुर्घटना का कारण भी रेल का कर्मचारी और जांच करने वाला भी वही तो जांच की रिपोर्ट कैसी आयेगी, इसके बारे में महोदय, आप जान सकते हैं। चेहरा बचाने के लिए आतंकवादी, उग्रवादी, आई.एस.आई., पाकिस्तानी आतंकवादी –ये सब रेल दुर्घतनाओं के बीच में आ जाते हैं । रेल दुर्घटनाओं का जो असली कारण होता है उसके लिए रेल विभाग अपनी जवाबदेही नहीं मानता है। महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा या रेल विभाग द्वारा रेल दुर्घटनाओं के संबंध में जो भी तर्क दिया जाता है , जनता उस तर्क को स्वीकार करने के लिए तैयार नहीं हैं। हर बार अपनी गलती राज्य सरकारों के मत्थे मढते हैं । वे कानून-व्यवस्था की समस्या कहकर राज्य सरकारों पर जिम्मेदारी डालते हैं और अपना पल्लू झाड़ लेते हैं। चाहे रेल दुर्घटना हो या रेलों में अपराध का मामला हो, रेल मंत्रालय सारी जवाबदेही राज्य सरकारों पर डालरक स्वयं मुक्त हो जाता है। किन्तु रेल मंत्री महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि यात्रियों से पूरा किराया रेलवे वसूल करता हैं । फिर उसको अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचाने की जिम्मेदारी किसकी हैं? वह जिम्मेदारी रेल विभाग की है। तकनीकी आधार पर भी आप राज्य सरकारों को दोषी बताकर अपनी जिम्मेदारियों से मुक्त नहीं हो सकते । महोदय, आज कोई रिजाइन नहीं करता । दुर्घटनाओं के बाद लोगों ने रैजीग्नेशन मांगना भी छोड़

दिया है । मंत्री जी से कोई रैजीग्नेशन नहीं मांगता । एक समय था जब या तो मंत्री जी स्वयं रिजाइन कर देते थे या कोई रैजीग्नेशन मांगता था किन्तु अब ऐसा नहीं होता है । अगर मंत्री जी रिजाइन नहीं करते हैं तो क्या छोटे कर्मचारियों को बलि का बकरा बनाकर रेल दुर्घटनाओं को रोका जा सकता है ? महोदय, कभी भी बड़े पदाधिकारियों को इस संबंध में दंडित नहीं किया गया है । (समय की घंटी) महोदय, मैंने तो अभी शुरू किया है। मेरे दस मिनट तो अहलुवालिया साहब, आप लोगों ने ले लिए ।

उपसभाध्यक्ष (श्रीरमा शंकर कौशिक) : आपका थोड़ा समय उसमें चला गया । किन्तु आप जल्दी खत्म कीजिए । लंच के लिए उठने से पहले हम लोग थोड़ा समय और बैठेंगे।

प्रो. राम देव भंडारी : मंत्री जी को, जो रेल विभाग से संबंधित बड़े-बड़े अधिकारी हैं, उन पर जिम्मेदारी डालनी चाहिए क्योंकि उन्हें मोटी-मोटी तनख्वाहें मिलती हैं, वे एयर कंडीशंड बंगलों में रहते हैं, उनके पास बड़ी-बड़ी कारें है और इस देश की सारी सुख-सुविधाएं उनके पास है। फिर जिम्मेदारी किसकी होगी ? महोदय, आधुनिक उपकरण लगाने की बात होती है, कम्प्यूटराइज करने की बात हो रही है। मगर सिर्फ घोषणा करने से और बात करने से काम नहीं चलेगा । मुख्य रूप से जो हमारी पटरियां है, हमारे बहुत पुराने पुल हैं, उनको ठीक करने की जरूरत है । लेकिन इस दिशा में आप कोई कार्यवाही नहीं कर रहे हैं । महोदय, रेलवे में बड़े-बड़े प्रोजैक्टस की घोषणाएं होती हैं। मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं कि पटना से हाजीपुर के बीच सम्पर्क लाइन के साथ गंगा पर पुल बनना है। बड़े ताम-झाम के साथ उसका उद्घघाटन हुआ । प्रधानंमत्री जी ने उसका उद्घाघाटन किया । उस पर लेटेस्ट ऐंटीसिपेटिड कॉस्ट की मैं बात कर रहा हूं—624 करोड़ 47 लाख । 2002-03 के अंत तक अनुमानित परिव्यय 65 करोड़ 47 लाख की योजना पर इस वर्ष अगर आप 50 करोड़ देंगे तो बताएं कि कब तक इस योजना को पूरा करने का लक्ष्य हैं? उसी तरह मुंगेर में गंगा नदी पर ही सड़क और रेल पुल की बात है। वह 14 किलोमीटर का पुल हैं जिसके लिए 529 करोड़ की योजना है। 2003-04 में प्रस्तावित परिव्यय 30 करोड़ है । एक और योजना है। मैं अपने क्षेत्र के बारे में बता रहा हूं । 79 किलोमीटर की सकरी-हसनपुर नयी लाइन बननी है। 89 करोड़ 70 लाख की योजना है। इस बार 2003-04 का प्रस्तावित परिव्यय 10 करोड़ है । यह बड़ी योजनाओं का हाल है। देश के ग्रामीण इलाकों को रेल मार्ग से जोड़ना-यह सरकार की वरीयता होनी चाहिए ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : यह हसनपुर क्या दूसरा हसनपुर है? क्या एक फतवा हसनपुर भी है?

प्रो. राम देव भंडारी : महोदय, सकरी-हसनपुर हैं । मैं फतवा हसनपुर को नहीं जानता। सकरी-हसनपुर रेल लाइन बनने की बात रेल मंत्री जी बहुत अच्छी तरह सेजानते हैं । उस इलाके से वे परिचित हैं । मैं 1992 से लगातार राज्य सभा का सदस्य रहा हूं । हमारे दल के राष्ट्रीय अध्यक्ष श्री लालू जी यहां नहीं है । उन्होंने मुझे तीसरी बार राज्य सभा के लिए नामांकित किया है । कुछ सवाल जो मेरे क्षेत्र से संबंधित हैं, मैं बार-बार उन्हें यहां उठाता हूं और मंत्री जी से भी निवेदन करता रहता हूं, लेकिन पता नहीं मंत्री जी कब उन पर ध्यान देंगे?सकरी से निर्मली और झंझारपुर से लौकहा-95 किलोमीटर की छोटी लाइन हैं। इस में ज्यादा खर्चा भी नहीं है, कुल 90 करोड़ को खर्चा हैं। हमें मत्री जी से एक पत्र मिला कि "इस लाइन की अलाभकारी प्रकृति तथा संसाधनों की तंगी के कारण इस परियोजना पर विचार नहीं किया जा सकता ।" फिर उनके जी.एम. का एक पत्र मिला । उन्होंने उसकी सम्पुष्टि की और लिखा कि "योजना के अलाभकारी स्वरूप, संसाधनों के अभाव एंव आमान परिवर्तन योजनाओं के अर्से से ताक में रखे होने के कारण वर्तमान में इस प्रस्तावित कार्य को हाथ में लेना संभव नहीं है ।"

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे सिर्फ कमाई का साधन नहीं है। रेलवे कोई मुनाफाखोर व्यापारी नहीं है, यह देश के विकास का सवंहक भी है। रेलवे के विकास ये देश का विकास होता है । हम एक मुनाफाखोर बनिया नहीं हैं जो सिर्फ मुनाफा कमाने के लिए...**(व्यवधान)**...

श्री एस. एस. अहलुवालिया : बनिया मत कहिए, बनिया शब्द का प्रयोग मत कीजिए । बनिया एक कास्ट का नाम है, उसका उल्लेख मत कीजिए।

उसपभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : नहीं, नहीं बनिया किसी कास्ट का नाम नहीं है । जो काम करता है, जो दुकानदारी करता है, उसे बनिया कहते हैं।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : नहीं, नहीं उपसभाध्यक्ष जी, यह गलत हैं । यह गलत बात हैं। ऐसी शब्द नहीं बोलना चाहिए ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : भंडारी जी, आप शब्द को बदल लीजिए।

प्रो. राम देव भंडारी : आप कौन सा शब्द चाहते हैं – बताइए, मैं वही बोलूंगा ।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : आपकी डिक्शनरी में हमारा वाला शब्द नहीं मिलेगा। आप अपना शब्द ढूंढिए ।

प्रो. राम देव भंडारी : आपने डिक्शनरी नहीं पढ़ी है।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : आपकी व्यापारी बोलिए ।

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : वैसे अगर उसका शुद्ध और सार्थक मतलब आप जानना चाहेंगे तो उसका मतलब व्यापारी ही होता है । पर चलिए, आपकी बात है ।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : हाई कोर्ट कमीशन की रिपोर्ट पढ़ लीजिए, उसमे क्या लिखा है?

प्रो. राम देव भंडारी : रेलवे सिर्फ व्यापार नहीं करती हैं, सिर्फ मुनाफा नहीं कमाती है, रेलवे देश के विकास का एक बहुत बड़ा सवांहक भी है । मैं रेलवे के जिस आमान परिवर्तन की बात कर रहा हूं , मंत्री महोदय उसे बहुत अच्छी तरह से जानते हैं। झंझारपुर से लौकहा नेपाल की सीमा तक चला गया है। दरभंगा से सकरी तक बड़ी लाइन जा रही है, वहां आमान परिवर्तन हो रहा है। सकरी के बाद निर्मली और झंझारपुर से लौकहा सिर्फ 95 किलोमीटर....

उपसभाध्यक्ष (श्री रमा शंकर कौशिक) : अब कृपया समाप्त करें।

प्रो. राम देव भंडारी : महोदय, बरसात के समय में लगभग चार-पांच महीने वह क्षेत्र बिहार के दूसरे भागों से पूरी तरह कटा हुआ रहता है। बिहार के दूसरे भागों से कटा हुआ रहने का मतलब हैं कि देश के दूसरे भागों से भी वह कटा हुआ रहता है। इसलिए महोदय, मैं मंत्री जी से विनम्र निवेदन करना चाहूंगा कि इस पर पुनर्विचार करें । वैसे तो कोसी पर पुल केलिए सैंक्शन हुआ है मगर इस साल उन्होंने उस पर काम शुरू करने के लिए कोई पैसा नहीं दिया है । कोसी पर पुल सैंक्शन हुआ है मगर सैक्शन होने से ही नहीं होता है। मैंने पहले ही कहा कि बड़ी परियोजनाओं की शुरूआत हम करते तो हैं मगर बजट मे उनको पैसा नहीं देते हैं, इसलिए उनको पूरा करने में कई वर्ष लग जाते हैं।

इसलिए मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि वह क्षेत्र बहुत पिछड़ा है । दो बड़ी नदियां कमला-बयान और ऐसी हर साल भंयकर बाढ़ लाती हैं । इससे उस क्षेत्र में भारी नुकसान होता है। सड़क संपर्क टूट जाता है और एक मात्र रेल संपर्क रह जाता है जिससे लोग आते-जाते हैं । इस क्षेत्र की जनता भी इस काम के लिए आपकी आभारी होगी । मैं एक बार फिर मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि 95 किलोमीटर की आमान परिवर्तन की परियोजना है, उस पर पुनः विचार करें ।

SHRIMATI SHABANA AZMI (Nominated): Sir, I rise to congratulate the Indian Railways on celebrating the 150th year of Indian Railways as 'Passenger Amenities Year*. The hon. Minister, Shri Nitish Kumar, has dedicated the year, 2003-04, as 'Customer Satisfaction Year[1], which is a welcome step. However, I hope that the promised steps to be taken to ensure security, punctuality and cleanliness so that passengers can derive

greater satisfaction from the Railways will become a reality rather than remain at the stage of honourable intentions alone. Many members, cutting across party lines, have expressed concern on the vital issue of safety. It is reported that out of 413 train accidents which occurred on Indian Railways during 2001 - 02,84.99 per cent were due to human failure, out of which 60.05 per cent was due to failure of the Railways staff. What action has been taken against the erring staff members? What signal has been given down the line to ensure that the human error is eliminated to the degree humanly possibly? Where does the buck stop? It has rightly been pointed out by the Minister that proper training needs to be given to increase the efficiency of the employees. Who is going to design this training? Will any impact assessment be done after the training to systemically survey whether such training has actually brought down the rate of accidents? Sir, unless we have impact assessment studies and systematic data, we will never know whether the training has produced the desired necessary results. I hope that the promised 'White Paper[1] covering the entire spectrum of issues involved in safety in train operations will be presented during this Session with a concrete plan of action and implementation. I am happy to learn i/at the Railways are exploring alternative fuel sources and that a massive drive for planting *'Ratan Jyoti Plants'on* both sides of Railway land has been embarked upon.This will be both environmentally friendly and reducing fuel bill. The 'Operation Cleanliness announced by the Prime Minister has still to be exhibited. I hope this laudable goal, which can be achieved by separate financial allocation and, more importantly, by bringing about a mindset change, will be pursued in earnest.

I will now restrict myself to some specific points. There are seven Members of Parliament from Azamgarh in this House itself. Over the years, they have demanded a train from Azamgarh to New Delhi. We welcome the announcement of a new daily train from Azamgarh to Delhi. However, it is imperative that the train should come to New Delhi before reaching old Delhi. Its route should be *via* Kanpur and Aligarh with stoppage at Aligarh. There are two routes *via* Lucknow,—one goes from Bareilly and Moradabad—which would take almost 18 hours to reach Delhi. I request the hon. Minister along with all my M.R colleagues from Azamgarh that the route of Azamgarh-Delhi train should be *via* Kanpur and Aligarh. This will reduce the time of travel by four to six hours. Sir, over the years, repeatedly, there have been thousands of students in Azamgarh studying

at the Aligarh Muslim University who have been asking for a stoppage at Aligarh, and many petitions have been sent. I have written to the Minister several times in this regard, and I hope this announcement will be made shortly that the new train will also have a stoppage at Aligarh. Now, a new train has been included from Gorakhpur-Mau-Allahabad *via* Bilaspur to Durg twice a week. However, there is already a daily train 5159/5160 to Durg from Baliya-wa-Ghazipur-Varanasi-Allahabad. It is, therefore, requested that this new train should be from Gorakhpur via Mau-Azamgarh-Jaunpur-Allahabad to Durg (Time-bell). This would give the people of Azamgarh and Jaunpur a new train. The distance between Mau arid Audihar is only 58 Kms. Passengers can take the train from Durg to Mau or Audihar. Thus, people will get a new train on this 248 Kms. track of Mau-Azamgarh-Jaunpur-Allahabad.

I am also requesting that the summer special train from Lokmanya Tilak Terminal in Mumbai to Gorakhpur—that is to start on 13th April— should have stoppage at Khorasa Road, Phulpur. It is important that instead of having only general coaches, as was done last year, they should have, at least, 4 to 5 coaches in 2nd Class A.C. so that passengers travelling with families can be facilitated.

I greatly welcome the increase in the frequency of Godaan Express from Gorakhpur to Mumbai from one day to three days. However, the traffic on this train is so heavy that it is imperative to increase the frequency to seven times a week. The largest number of passengers travel from Azamgarh to Mumbai. Data may be collected from the Station Master. It also request that facility for PRS may be made available at Khorasa Road, Phulpur.

I am aware that the hon. Minister is inundated with wish list from MPs, but I have exercised great discretion and caution in asking for only those things that are entirely achievable.

I hope, the hon. Minister will meet our demands. I conclude by appreciating the hon. Minister's efforts and congratulating him on the same. Thank you.

The House then adjourned for lunch at elven minutes past one of the clock.

The House re-assembled after lunch at twelve minutes past two of the clock, THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will have further discussion on the Budget (Railways), 2003-04. Shri Ahmed Patel.

श्री अहमद पटेल (गुजरात) : उपसभापति महोदया, वर्ष 2003-04 के लिए रेल मंत्री जी ने जो बजट सदन के सामने प्रस्तुत किया है उस पर मैं अपने विचार रखने के लिए सदन के सामने उपस्थित हुआ हूं । वैसे देखा जाए तो यह बजट बेजान और अर्थहीन है। लगता है कि सिर्फ चुनाव को मद्देनजर रखते हुए यह बजट रेल मंत्री जी ले आए हैं। ऐसा भी लगता है कि जैसे यह बजट एनडीए का चुनावी घोषणा-पत्र हो । इस तरह से हम महसूस कर रहे हैं। इस बजट में यात्रियों की सुविधा के लिए और उनकी सुरक्षा के बारे में कोई ठोस बात नहीं कही गई है । खुशी की बात है कि यात्री किराए में वृद्धि नहीं की गई हैं और न ही माल की दर में कोई वृद्धि है । लेकिन लगता यह है कि जैसे जनता की आंखों में धूल झोंकने की कोशिश की गई हैं । मंत्री जी मुझे खुशी होती अगर कहीं आप इकोनोमी की बात करते । एडमिनिस्ट्रेटिव एक्सपेंसेज बढ़ रहे हैं। एक-तिहाई पैसा तो सिर्फ सेलरी और पेंशन में ही जा रहा है। मंत्री जी ने अपने भाषण में भी कहा है कि "Pension has become a killing matter." साथ ही साथ जनता की सुरक्षा और यात्रियों की सुविधाओं के बारे में अगर कुछ बात करते तो मैं समझता हूं कि ज्यादा अच्छा होता । लेकिन सिर्फ चुनाव को मद्देनजर रखते हुए जो यह बजट लाया गया है तो मैं समझता हूं कि यह ठीक नहीं है। जिस तरह से रेल मंत्रालय और उनका बोर्ड काम कर रहा है, मैं समझता हूं कि उनसे कोई अपेक्षा रखना भी व्यर्थ हैं क्योंकि जब जनप्रतिनिधियों के पत्र जाते है तो उनका उत्तर देना तो अलग रहा है, उनका एक्नॉलेजमेंट भी नहीं होता है। मंत्री जी को मिलने की फुर्सत ही नहीं होती है । जब भी फोन किया जाता है तो कहा जाता है कि दूर पर है । पूछा जाता है कि कहां गए हैं तो बताया जाता है कि बिहार गए हैं। कहीं अपनी पार्टी के काम में व्यस्त हैं । तो मैं समझता हूं कि यह रेल मंत्रालय से किसी भी प्रकार की उम्मीद रखना बहुत ही मुश्किल है । हमारे लिए चिंता का विषय यह है कि पिछले एक कवार्टर में पैसेजर ट्राफिक में 3 प्रतिशत की कमी है । अब मुझे नहीं मालूम कि रेल मंत्री जी ने डीजल की प्राइसेस में जो वृद्धि हुई है या वेस्ट एशिया मे जो कनफिलक्ट रहा है या यू.एस. की तरफ से जो थ्रेट हैं, उसको मद्देनजर रखते हुए खास तौर से जो डीजल के दाम बढ़ेंगे , उस को ध्यान में रखा है या नहीं ? मैं समझता हूं कि अगर कनफ्लिक्ट हो गया तो फिर से रेल मंत्री जी को एक सप्लीमेंटरी बजट लेकर आना पड़ेगा क्योंकि डिफिसिट और बढ़ जाएगा । इस हिसाब से जो कदम उठाने चाहिए , वह नहीं उठाए हैं। मैं समझता हूं कि या तो उन के दिमाग में यह है कि उन की सरकार जाने वाली है और जो सरकार आएगी उस के लिए और भी ज्यादा डिफिसिट रखा जाए ।

महोदया, मंत्री ने अपने बजट भाषण के पैरा-10 में यह घोषणा की है कि भारतीय रेल के 150वें वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष के रूप में मनाया जाएगा। मैं समझता हूं कि यह एक खोखली घोषणा है क्योंकि आज स्टेशनों पर अव्यवस्था है,जंदगी है,दुर्ग्नध,असामाजिक तत्त्वों का जयावद्डा रेलों में टूटे फूटे डिब्बे, गायब पंखें एवं बल्ब, बिना पानी के शौचालय और खान-पान की सुविधा से वचित यात्रियों को क्या सुविधाएं मिलेगी, इस बात का अंदाजा आसानी से लगाया जा सकता । महोदया, जब यात्री अन-रिजर्व्ड कोच में आते हैं तो उन से जबराना वसूल करने की कोशिश की जाती है। तो ये सारी चीजें ध्यान में रखी जानी चाहिए । आज यात्रियों को सुविधा कहां है ? दो महीने पहले लोग क्यू में खड़े रहते हैं और सुबह आधे घंटे में उनका नाम प्रतीक्षा सूची में आ जाता है । यह स्टाफ की मिलीभगत से होता है और दलाल लोग सारा आरक्षण ले जाते हैं । तो इस सब के लिए मंत्री महोदय क्या करने जा रहे हैं । यहां यात्रियों की सुविधा के बारे में जब भी बात कही जाती है तो बताया जाता है कि यह राज्य का सवाल है । जो गिरोहों द्वारा चोरी की बात करते हैं तो लॉ एंड ऑर्डर राज्य का विषय है कहकर पल्ला झाड़ लिया जाता है । मैं समझता हूं कि इन सारी बातों पर ध्यान रखने की जरूरत हैं । पैरा-11 में मंत्री जी ने संरक्षा के बारे में चिंता व्यक्त की है। उस चिंता से अवगत होने की बात की है। इस तरह पैसेंजर्स को भगवान के भरोसे छोड़ दिया गया है । आज एक-से-एक भयंकर दुर्घटनाएं हो रही है और मंत्री जी इस्तीफा इसलिए नहीं देना चाहते क्योंकि वह मानते है कि त्यागपत्र देने से मृत लोग जिंदा वापिस नहीं आ जाएंगे । मैं समझता हूं कि यह हास्यास्पद बात है क्योंकि यह बहुत ही गंभीर बात है । महोदय, रेलवे की सुरक्षा के ऊपर अनेक कमेटियां बनी हैं । वर्ष 2000 में जो बी.जे.पी. की सरकार थी, उन्होंने 2002 में एक श्वेतपत्र जारी किया था। उस श्वेतपत्र का क्या हुआ ? उस में सेफ्टी के बारे में जो सिफारिश आई, कई कमेटियां बनी, लेकिन पता नहीं उन सिफारिशों का क्या होता है,उन रिपोर्ट्स का क्या होता है, यह समझ में नहीं आता । महोदय, खास तौर से जो पैसेंजर्स को सुरक्षा की बात है, उस पर ध्यान देने की जरूरत हैं । इन की वर्तमान सरकार के कार्यकाल में जिस तरह से भयावह दुर्घटनाएं हुई है, लोग मारे गए हैं मैं समझता हूं कि इस बारे में बहुत गंभीरता से सोचना होगा । उपसभाध्यक्ष महोदय, जब भी कोई एक्सीडेंट होता है तो कहा जाता है कि सैबोटॉज हुआ है। मंत्री जी कुछ कहते हैं, आफिसर्स कुछ कहते हैं । ये जो विरोधाभासी बातें है, उन का खामियाजा सही मायने में पैंसेजर्स को भुगतना पड़ता हैं । महोदय, पैरा 17 में उन्होंने सवारी डिब्बो का टक्कर विरोधी बनाने की बात कही है । लेकिन यह कब और कैसे होगा, इस का कोई उल्लेख नहीं है। सब से पहले तो पुरानी रेलवे लाइंस और कमजोर ब्रिजेज के बारे में सोचना चाहिए । आखिर ये टक्कर विरोधी डिब्बे कब बनेंगे क्योंकि कहावत हैं कि "न 9 मन तेल होगा और न राधा नाचेगी" । इस तरह से इस बारे में जिस तरह के कदम उठाए जाने चाहिए जो मेजर्स लिए जाने चाहिए, मैं समझता हूं कि वे नहीं लिए जा रहे हैं क्योंकि सिर्फ किराया कम करने से या माल भाड़े की दर कम करने से पैसेंजर्स की सुविधाएं नहीं बढ़ जाती है। महोदय, नई रेल लाइनों की बात हो रही है। मैं पढ़ रहा था कि उस में भी पार्टिकुलर क्षेत्रों को ध्यान में रखा जाता है ।

और जहां 50 किलोमीटर के डिस्टेंस से रेल लाइन आ सकती हैं, उस को 300-350 किलोमीटर घुमाकर लाया जाता है क्योंकि मंत्री जी के स्टेट और उन के क्षेत्र को फायदा होना चाहिए ।

मैं समझता हूं कि जो जनरल चीजें है उनका ध्यान रखना चाहिए । उस दिन डा. मनमोहन सिंह जी बात कर रहे थे, जो ट्राइबल एरियाज हैं उनमें जबरदस्त असंतोष है, अनरेस्ट है । यह क्यों है? क्योंकि यहां विकास नहीं हो रहा है, फारेस्ट एक्ट की वजह से तो डवलपमेंट नहीं हो रहा है, लेकिन जो रेल लाइन यहां जानी चाहिए ये भी नहीं जा रही है। जब प्रधान मंत्री जी उस दिन रेप्लाई कर रहे थे तो उन्होंने भी चिंता व्यक्त की थी, लेकिन रेल बजट में मैं देखता हूं तो ट्राइबल एरिए के लिए कुछ नहीं पाता हूं । मैं जो मेरा विशेषकर ट्राइबल इलाका है, उसके बारे में जिक्र करना चाहूंगा । सालों से मंत्री जी के सामने मेरा यह सवाल है । मेरे प्रदेश की नेरोगैज लाइनें, खासकर जो ट्राइबल एरियाज में हैं, यह बदं हुई है। उसके लिए मैं पिछले आठ-दस साल से करसपोडेंस कर रहा हूं और इसकी यह फाइल कम से कम पांच-दस किलो की होगी । मंत्री जी ने आश्वासन दिया, उसके बावजूद भी कुछ नहीं हो रहा है। इन लाइनों खासकर अंकलेश्वर-राजपीपला, कासबा-उमरपाड़ा और दभोई-बोडेली-छोटा उदयपुर लाइनों को पुनः चालू करने की मांग मैं पिछले वर्षो से करता रहा हूं । मुझे दुख है कि माननीय मंत्री जी अपने द्वारा दिए गए आश्वासनों की पूर्ति भी नहीं कर रहे है।

उपसभापति महादेया, मैं मंत्री जी का ध्यान 4 दिसंबर, 1998 को तारांकित प्रश्न संख्या 83 के संदर्भ में दिए गए आश्वासन की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा, जिसे मैं कोट कर रहा हूं । इसमें नीतीश जी ने कहा है- "इन्होंने अभी तीन रेल लाइनों का जिक्र किया है, जो नेरोगैज लाइन्स हैं और पिछले वर्षो में प्राकृतिक विपदा के कारण उनके पुल टूट गए, रेल लाइनों में दरार आ गई, बांध में दरार आ गई और उसके चलते ट्रेन का परिचालन बंद कर दिया गया । उसके बारे में भी जानकारी प्राप्त की है । और उसके हिसाब से उन लाइन्स का रेस्टोरेसन करने की एक योजना बनी और यह योजना 1997 में बनी थी।'राम विलास पासवान जी जब रेल मंत्री थे तो वे वहां गए थे, उन्होंने शिलान्यास किया था और कहा गया कि बहुत ही जल्दी हम यह लाइनें चालू कर देंगे । लेकिन, नीतीश जी प्रश्न के जवाब में आगे कहते हैं-मैंने जानकारी प्राप्त की तो यह मालूम हुआ कि यह एस्टीमेंट बना है जोनल रेलवे में, लेकिन उसका सेक्सन नहीं हुआ है । इसलिए मैंने इस बारे में बातचीत कर ली है । एस्टीमेंट सेंक्सन करके टेडर निकाल दिया जाएगा और मैं समझता हूं कि यह कार्रवाई एक महीने के अदंर पूरी की ली जाएगी और इसे पूरा करने के बाद आगे काम प्रारंभ किया जाएगा' । परन्तु, दुख है कि यह लाइनें अभी भी नीतीश जी के आश्वासन के परवान चढ़ने की इंतजार में हैं। मैं आशा करता हूं कि यह पुराना रिकार्ड निकलवा कर देखेंगे और अपना आश्वासन पूरा करेंगे और इन रेल लाइनों को पुनः अविलंब चालू करायेंगे । मैं समझता हूं कि मंत्री जी कम से कम यह जो खासतौर पर ट्राइबल एरिया है, पिछड़ा हुआ इलाका हैं, उसके बारे में ध्यान दें और जो लाइनें बंद पड़ी है पर ट्राइबल एरिया है , पिछड़ा हुआ इलाका है, उसके बारे में ध्यान दें और जो लाइनें बंद पड़ी है उनको चालू कराने की कोशिश करें ।

महोदया, गुजरात में रेल का विकास जिस गति से होना चाहिए था उस गति से नहीं हुआ है गांधीधाम-पालनपुर रेल परियोजना वर्ष 1991-92 से लटकी पड़ी हैं। अतः इस पर अविलंब कार्रवाई करने की आवश्यकता हैं । इसी प्रकार हजीरा में पेट्रोलियम उद्योग की संभावना को देखते हुए इसे रेल सेवा से जोड़ने की आवश्यकता है। इसी प्रकार मेहसाना-विरमगाम, राजकोट-वेरावल लाइन को सोमनाथ एंव कोडियार तक और गांधीनगर को अमदाबाद से जोड़ने वाली लाइनों को ब्रोडगेज में बदलने की आवश्यकता है । इसी प्रकार प्रदेश में अनेक छोटे-बड़े स्टेशन हैं, जहां बिजली, पीने और शौचालय तथा शेड की व्यवस्था नहीं है। मैं मांग करता हूं कि ऐसे स्टेशनों का एक सर्वे कराकर यहां सुविधाएं मुहैया कराई जाएं । यह बहुत ही जरूरी हैं ।

महोदया, उसी के साथ जो मेरे दूसरे सजेशन हैं, उन्हें मैं माननीय सदन के सामने रखना चाहता हूं । एक तो पिछले वर्ष नमक पर मालभाड़ा बड़ाकर गुजरात के नमक उद्योग की आपने कमर तोड़ दी है। यदि आपने आवश्यक कदम इस के लिए नहीं उठाए तो प्रदेश का नमक उद्योग चौपट हो जाएगा , जिससे रेलवे के राजस्व को भी धक्का लगेगा । अतः गुजरात के नमक उद्योग के लिए आप राहत की घोषणा करेंगे, ऐसा मेरा मानना हैं । और, खासकर मेमू और देमू जो रेल लाइन है , उसके बारे में मेरा आग्रह है। The hon. Minister has declaired introduction of MEMU/ DEMU services in 11 sectors, but has conveniently forgotton the 10-year old promise of the Railways to introduce this service between industrially developed areas of Gujarat and Maharashtra *i.e.* between Bharuch and Mumbai section of Western Railway.

Thousands of daily commuters travelling for employment to various stations like Bharuch, Ankleshwar, Surat, Valsad, Vapi, Umbergaon, Dahnu, Boisar, etc. are travelling under most inhuman conditions and the frequency of the trains are so less and the carrying capacity so inadequate that it is essential to provide more services on this sector.

I strongly demand introduction of new MEMU/DEMU services in these areas. For the overall development of Gujarat, all major business or industrial areas and ports are required to be joined with railway links. जब भी ट्राइबल एरिया की बात आती है तो कहा जाता है कि इक्नोमिकली वायबल नहीं है । इकानोमिकली फिज़िबल नहीं है। मैं किसी प्रदेश का नाम नहीं लेना चाहता लेकिन कुछ प्रदेशों में कई लाइनें ऐसी हैं जो इक्नोमिकली बायबल और फिजिबल नहीं होने के बावजूद भी बिछाई जाती है । ट्राइबल या पिछड़े एरिया की जब बात होती है तो सब बातें आ जाती हैं , वायब्लिटी की बात आ जाती है । इस पर भी गंभीरता से विचार करना होगा ।

The economic and feasibility survey of Bhavnagar-Tarapur railway line has been done and the findings are quite positive, but there is no provision in the Budget for this link. The line will join Alang, the biggest ship-breaking yard of Asia, with main line and can also serve the Pipavav port, besides helping in the areas overall development. This link shall also curtail the distance between Bhavnagar and Ahmedabad-Mumbai main line by a whopping 70 kilometres and shall save a huge unnecessary expenditure.

Some loco sheds involved in the maintenance and repairs of narrow-gauge coaches are being closed down and the staff is transferred *en bloc.* Instead these loco sheds should be converted into broad-gauge maintenance centres and the staff should be saved from the difficulties of *en bloc* transfers.

ये मेरे कुछ सजेंशंस हैं और खास तौर से मेरे गृह प्रदेश गुजरात के बारे में मैंने कुछ सजेशसं आपके सामने रखे हैं। जैसा मैंने शुरू में कहा कि सिर्फ यात्री किराए में वृद्धि न करना या माल भाड़े की दर में वृद्धि न करना ही पर्याप्त नहीं है,बल्कि यात्रियों को जो सुविधाएं चाहिए, जो सुरक्षा चाहिए उसके बारे मे भी खास तौर से ध्यान देना होगा। मैं समझता हूं कि सेफटी का फंड अनयूटिलाइण्ड है। जितना पैसा है, कम से कम पूरा खर्च तो किया जाना चाहिए। लेकिन जितना खर्च होना चाहिए था, उतना खर्च नहीं हुआ। पैसेंजर्स को जो सुविधाएं चाहिए, उनको जो सेफटी और सुरक्षा चाहिए, उसके बारे में खास तौर से ध्यान देना होगा और पिछले क्वार्टर मे जो 3 प्रतिशत पैसेंजर ट्रेफिक कम हुआ है, वह क्यों कम हुआ है, इसकी वजह क्या है, क्या रीजन्स हैं, इस पर भी ध्यान देना होगा। श्वेत-पत्र या व्हाइट पेपर की जो बात हुई है और जो कमेटियां बनती हैं, उन कमेटियों की जो सिफारिशें हैं, उन पर भी यदि इम्प्लिमेंटेशन होगा तो मैं समझता हूं कि वह एक अच्छी बात होगी। धन्यवाद।

SHRI M.A. KADAR (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairman, in Tamil Nadu, Rameswaram is a very old holy place and one of the important holy places in India. There is no direct link between Rameswaram, a place of national integration, and northern States, which is mainly due to the absence of broad-gauge link. The Central Government is harping on national integration. It can be achieved by completing the above broad-gauge line.

In 1999, the Central Government had sanctioned Rs. 10 crores as interim payment for a broad-gauge line between Madurai and Rameswaram against the Railway Budget proposal of Rs. 240 crores.

In this year's Railway Budget a sum of Rs. 10 crores is allotted. It we move at this pace, it will take a long time to convert this metre-gauge line into broad-gauge line. This amount is very inadequate. Therefore, a sum of Rs. 50 crores may be allotted for this scheme.

Whenever Ministers from Railways visited the various districts of Tamil Nadu, either to lay down foundation-stones or to inaugurate broad-gauge lines, they ignored Rameswaram broad-gauge line.

According to the custom prevailing among the Indian people, a pilgrim who visits Kasi/Varanasi should also visit Rameswaram. In order to visit Rameswaram from northern India, a direct broad-gauge connection from Rameswaram to Madurai is essential. Therefore, I request that the scheme may be completed at an early date.

Our hon. President Abdul Kalam's birth-place is Rameswaram. His old house is at Rameswaram. Pilgrims who are visiting Rameswaram also visit his house nowadays.

Therefore, I request that the sections between Madurai and Rameswaram and between trichy and Manamadurai may be converted into broad-gauge at an early date. Thank you.

SHRI R.S. GAVAI (Maharashtra): Madam, Deputy Chairman, as a matter of fact, one should feel pride that the Indian Railways manages a vast route length of about 63,140 kilometres to run about 14,444 trains daily carrying million tonnes of freight and about 40 million passengers. But, unfortunately, a great contrast to it is that the Railways have not given attention towards its operations and the material management. The present Railway Budget indicates a routine thing. It is nothing except monitoring the old routine system.

It has not come out with a strategy, a perspective planning to augment the fullest capacity and accelerate the investment. Further, it is not keeping pace with the spirit of the objectives of the Tenth Plan of the Government of India. I certainly feel that it has totally failed to mobilise the resources.

Madam, because of the lack of perspective planning. Railways are facing shortage of resources, thereby it could not accommodate many vital programmes, which are of great national importance. It is a matter of great concern that there is a need to probe this issue. Yet, another contrast and a matter of great concern also is that the Roadways are more aggressive than the Railways in the freight operations.

In fact, Railways should focus on freight operations and make it more attractive than the Roadways. I want to suggest to the hon. Railway Minister to please dedicate the year 2003-04 to safety and security measures along with paying attention towards cleanliness. He should take serious steps in this direction. The details regarding the safety measures have been brought to the notice of the hon. Railway Minister by a Member of this House earlier. I need not repeat them. I am sorry to mention that the provisions made in the Budget for the amenities to the passengers are very, very meagre. The facilities that are being provided to passengers travelling by Shatabdi, Rajdhani or similar trains are somewhat understandable. These passengers are very lucky. But the number of these passengers is very negligible. Ninety per cent of the passengers are not getting even minimum facilities, which brings a bad name to the Indian Railways.

Now I would like to come to Maharashtra. So far as the railway projects in Maharashtra are concerned, the progress is very slow. I can quote the example of my district Amravati. So far as the 138 kms. Amravati-Narkhed project is concernd, the total cost of this project is Rs. 284.27 crores. The estimated expenditure on this project up to March, 2003 is only Rs. 78 crores. Now a provision of a meagre amount of Rs. 10 crores has been made in the present Budget, 2003-04. The total cost of the 250 kms. Ahmednagar-Beed-Parlivaijnath new railway line project is Rs. 353 crores. But so far only Rs. 9 crores have been spent. Now a provision of Rs. 15 crores has been made in the present Budget, 2003-04. I would request the Railway Minister to see to it that these projects are completed within the stipulated time.

I would like to request the Ministry of Railways to take up the electrification work at the Manmad-Daund-Sholapur route. Keeping in view the increased traffic on this route, there is a need for doubling the line.

There is a need to identify the high-density routes. My request to the hon. Minister is that these projects in Maharashtra should be completed within a stipulated time. Thank you.

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश) : मैडम, इनके लिए साउथ अफ्रीका ट्रेन भिजवाइये।

उपसभापति : जहां-जहां मैच होंगे, रेल को वहां ले जायेंगे। आप बोल दीजिए नहीं तो फिर आपको दूसरे मैच के लिए जाना पड़ेगा।

श्री राजीव शुक्ला (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदया, रेल बजट पर बोलने के लिए मौका देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । मुझे लगता है कि रेल मंत्री नीतीश कुमार जी बजट बनाते-बनाते बहुत होशियार हो गये हैं। उन्होने ऐसा कुछ भी इस बजट में नहीं रखा है जिस पर उनकी आलोचना की जा सके । फिर भी, मैं इसकी आलोचना करने की कोशिश करूंगा । लेकिन पहले मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण अंश और अच्छाइयां आपके सामने रखना चाहता हूं । जिस तरह से रेल किराये और भड़े में कोई बढ़ोतरी न करके उन्होंने आम नागरिक, आम व्यक्ति के लिए सुविधा मुहैया कराई है, उसके लिए ये निश्चितरुप से बधाई के पात्र है । यही नहीं, कुछ ऐसे क्षेत्र है जिसने फ्रेट में रिडक्शन देकर-जैसे सीमेंट, आयरन, स्टील, ऐडीबल आयल-इन क्षेत्रों में 3.6 परसेंट का रिडक्शन देकर निश्चित रुप से इन्होंने आर्थिक विकास की गति को तेज करने में और व्यापार को बढानें में मदद देने का काम किया है । आयल कम्पनीज़ को भी जो छूट दी गयी है,उसका असर पैट्रोलियम सैक्टर पर, आयल सैक्टर पर पड़ेगा और इसकी वजह से देश की अर्थव्यवस्था को मजबूती मिल सकती है । इसके अतिरिक्त रेलवे विकास निगम के गठन का प्रस्ताव निश्चित रुप से एक शुभ संकेत है, शुभ लक्षण है । इसमें एक बिलियन डालर एशियन डैवलपमेंट बैंक से और 713करोड़ के बजटरी सर्पोट का प्रावधान किया गया है । मुझे लगता है कि अगर इस निगम की गति भी बाकी निगमों की तरह नहीं हुई और इसने अच्छी से काम किया तो इससे रेलवे के नैटवर्क के विस्तार को सबसे बड़ा फायदा मिलेगा। कल प्राइम मिनिस्टर अपनी स्पीच में कर रहे थे कि उनका सबसे बड़ा काम है, कश्मीर में रेलवे लाइन बिझना, जम्मू से श्रीनगर तक रेलवे लाइन ले जाना । मुझे लगता है कि रेलवे विकास निगम इस तरह के कार्यो में लगे और नैटवर्क बढ़ाकर पूरे देश के एक-एक कोने में इसे ले जाए तो निश्चित रूप से इस देश में न केवल संचार सुविधाएं बढ़ जाएंगी बल्कि देश के विकास में इसका सबसे बड़ा योगदान होगा । दूसरा जो एक सबसे अनोखा प्रस्ताव इसमें है – वह बहुत अच्छा प्रस्ताव है, बड़ी प्रैगमैंटिक अप्रोच इसमें लगती है – वह एन.टी.पी.सी. के साथ ज्वाहंट वैंचर करके पावर जैनरेट करने का है, बिजली उत्पादन का है, जिसकी रेलवे में खपत होगी । मुझे लगता है कि यह बहुत ही अच्छा सुझाव है । अगर एन.टी.पी.सी. और रेलवे विभाग मिलकर इसको सफलतापूर्वक कर सकें तो इसका बहुत बड़ा लाभ रेलवे को मिलेगा । जिस तरह से कई बार नार्दर्न ग्रिड बंद हो जाने से रेलवे 24-24 घंटे ठप्प रहती है, ऐसी स्थिति में अगर इनकी अपनी पावर जैनरेशन यूनिट होती है और उसके साथ साथ रेलवे अगर डिस्ट्रीब्यूशन का भी अपना नेटवर्क बना लेता है, ऐसी स्थिति में पावर ग्रिड अगर बंद भी हो जाए तो कम से कम लोग 24-24 घंटे बिजली का ग्रिड खत्म होने की स्थिति में या पावर आफ होने की स्थिति में फंस जाते हैं, वह नहीं फंसेंगे और रेलवे द्रुत गति से चलती रहेगी । यह एक बहुत अच्छा कदम हैं और इसमें जैनरेशन के साथ साथ डिस्ट्रीब्यूशन को भी अगर रेलवे मंत्री जी शामिल करें तो बहुत अच्छा रहेगा । इसके अतिरिक्त 50 और नयी ट्रेनें चलाने का जो प्रस्ताव है, वह बहुत अच्छा है । इसमें केवल एक बात ध्यान में रखनी होगी कि सारी ट्रेनें बिहार में न चल जाएं । या राज्य मंत्री जी

की कास्टीटयूंएसी के आस-पास न चल जाएं । इसका समुचित वितरण होना चाहिए । ये जो ट्रेनें है, ये सभी क्षेत्रों और राज्यों की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए चलाएं और जहां पर रेलवे की ज्यादा आवश्यकता है, उसी हिसाब से चलाया जाए । क्योंकि अब तक का इतिहास रहा है कि ज्यादातर रेल मंत्रियों ने – मैं सबकी बात नहीं कर रहा हूं – इसे वोट के साथ जोड़ा है और वोट बैंक के चक्कर में, जहां जरूरत न हो, वहां भी ट्रेन देने की कोशिश की है ताकि लोग खुश हो जाएं । ऐसा नहीं होना चाहिए । जरूरत के हिसाब से, जहां सचमुच में इसकी आवश्यकता है, उसी हिसाब से ट्रेनों की शुरूआत करनी चाहिए । इसके अतिरिक्त वृद्ध की जो परिभाषा है, उसमें उनकी आयु 65 वर्षा से 60 वर्ष की गयी है, यह बहुत अच्छी बात है । इसमें बहुत से लोग लाभान्वित होंगे, बहुत से लोगों को सीनियर सिटिजन का बैनीफिट मिलेगा । महोदया, दो बातें सबसे महत्वपूर्ण हैं जिन्हें में आपके समक्ष रखना चाहूंगा । एक तो सेफ्टी है और दूसरा पैसेंजर्स की सुविधाएं । सेफ्टी, मुझे लगता है कि बहुत ज्यादा नहीं है। पिछले एक साल में जितनी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, शायद पहले कभी नहीं हुई होगी । यह बेहद चिंताजनक बात है । इस तरफ विशेष रूप से मंत्री महोदय और सरकार को ध्यान देना होगा कि रेलवे सेफटी को कैसे बढ़ावा दिया जाए। महोदया, यात्री लगातार बढ़ते जा रहे हैं, ट्रेनों पर बोझ लगातार बढ़ता जा रहा है। उसके साथ साथ हमारा सिस्टम, रख-रखाव, टैंक्स सब पुराने होते चले जा रहे हैं। सरकार के पास पैसा नहीं है। इसके लिए क्या तरीका निकाला जाना चाहिए, क्या किया जाना चाहिए ताकि रेलवे सेफ्टी हमारे लिए सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण हो । यह एक महत्वपूर्ण विषय है। इसकी तरफ आपको ध्यान देना होगा । मैं एक छोटा सा उदाहरण देता हूं । गैसल दुर्घटना हुई थी । उसमें रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने इस्तीफा दिया था, हालांकि इसके बाद वे दुबारा रेल मंत्री बने ।उस दुर्घटना में कमीशन की रिपोर्ट आ चुकी है। उस रिपोर्ट के बाद जो बड़े अधिकारी उसमें जिम्मेवार ठहराए गये हैं उन पर क्या कार्यवाही हुई, यह मंत्री जी को अवश्य बताना चाहिए । क्योंकि जहां तक मुझे ज्ञात है, बड़े अधिकारियों को उसमें बचाया जा रहा है और उनके खिलाफ कोई कार्रवाही नहीं की गयी । अगर एक-दो दुर्घटनाओं में आप बड़े अधिकारियों पर कार्रवाही करेंगे तो निश्चित रूप से उसका असर नीचे तक जाएगा । मंत्री जी ने कहा कि यह वर्ष रेल यात्रियों के लिए सुख सुविधा का वर्ष होगा । यह अच्छी बात है लेकिन यह सिर्फ कहा ही जाता है किन्तु जो सुख सुविधाएं रेलवे में यात्रियों के लिए हैं, वे बढ़ती हुई नजर नहीं आ रही है । बल्कि खाने की क्वालिटी गिरती जा रही है। मुझे देश में जम्मू से लेकर त्रिवेन्द्रम तक एक ही मामले में एकता नजर आती है कि स्टेशन पर जो खान पान और चाय मिलीत है, वह जितनी घटिया जम्मू में हैं उतनी ही घटिया त्रिवेन्द्रम में भी है। इस मामले में राष्ट्रीय एकता है । इसलिए कम से कम ओर सरकार को ध्यान देना चाहिए , रेल मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए कि चाहे आठ आने रूपया ज्यादा ले लो लेकिन यात्री को अच्छा भोजन मिले और अच्छी चाय मिले । इस मामले में बहुत ख्याल रखने की जरूरत हैं । रेलवे के अदंर जो कैटरिंग है, उसमें ठेकेदारी प्रथा को रिव्यू करने की जरूरत है । पता चला है कि एक-एक व्यक्ति ने अपने प्रभाव से पन्द्रह-पन्द्रह ट्रेनों में कैट्रिंग सर्विस का ठेका ले रखा

है । इसकी जांच होनी चाहिए और इसका रिव्यु करके देखना चाहिए कि इसको कैसे हम कर सकते हैं ताकि लोगों और सुख-सुविधाएं मिल सकें । राजधानी में एक यात्री से सिर्फ पांच सौ रूपया अतिरिक्त लिया जाता है। क्या हम उस यात्री को पांच सौ रूए का खाना देते हैं? यह एक आकलन करना चाहिए । हम या तो इसमें यह ऑप्शन दे दें कि जो यात्री खाना नहीं खाना चाहे, अपना खाना खुद लेना चाहे, हम उसकी टिकट से उसके पैसे घटा दें, डिडक्ट कर दें वरना उसकी और अच्छी क्वालिटी करनी चाहिए । मैंने पिछले बजट में भी एक मांग थी, लेकिन मुझे उसका जवाब नहीं क्वालिटी करनी चाहिए । मैंने पिछले बजट में भी एक मांग रखी थी, लेकिन मुझे उसका जवाब नहीं मिला। इस बजट में भी मैं एक छोटी-सी मांग रखना चाहता हूं कि कानपुर और लखनऊ के बीच सिर्फ 60-70 किलोमीटर की दूरी है। जैसे मुम्बई में लोकल ट्रेन चलती है, वैसे ही अगर एक-एक, दो-दो घंटे के अंतराल पर यहां लोकर ट्रेन चलाई जाए, दिन में कम से कम दस या बारह सर्विस हो तो इससे रेलवे को बहुत बड़ा फायदा मिल सकता है।

श्री बालकवि बैरागी : इनके यहां पर तो सीनियर सिटिजन 60 साल का कर दिया है, परन्तु जसवंत सिंह जी के यहां इनकम टैक्स में अभी 65 साल का है। सरकार को समझाइए कि कम से कम दोनों जगह एक जैसा कर दे।

श्री राजीव शुल्क : यहां रेल वाले का भी नीचे कर दें?

श्री बालकवि बैरागी : उसको भी नीचे लाना चाहिए । एक ही सरकार में दो तरह के सिटिजन्स कैसे बन सकते हैं?

उपसभापति : रेलवे मे सफर करना पड़ता है तो तकलीफ होती है चढनें-उतरने में इसलिए कम किया है। ताकि इनकम टैक्स तो ये खुद भर दें, बैठे रहते हैं, घर में भी भर सकते हैं । शायद यही यार्डस्टिक होगा ।

श्री बालकवि बैरागी : एक सरकार में दो तरह के सीनियर सिटिजन्स कैसे चलेंगे?

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश) **:** उपसभापति महोदया, इस साल के रेल बजट से देश के पिछले इलाकों की जनता को बहुत उम्मीद थी अगर रेल मंत्री जी जैसा बजट लेकर आए हैं इससे इन इलाकों के लोगों को निराशा हुई हैं। आज से 25 साल पहले आन्ध्र प्रदेश के मेडक लोक सभा निवार्चन क्षेत्र से स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा जी चुनाव जीतकर प्रधानमंत्री बनी थी । उनके समय में रेल मंत्री मल्लिकार्जुन की अध्यक्षता में हुए समारोह में आन्ध्र प्रदेश के भूतपूर्व मुख्य मंत्री श्री विजय भास्कर रेडी द्वारा मेडक जिले में तेलापुर से पाटनचिरू तक की 3 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गई । पाटनाचिरू से मेडक जिले का हैडक्वार्टर सांगारेडडी सिर्फ 22 किलोमीटर दूर हैं। यह नई रेल लाईन बिछाने के इतने साल बाद रेलवे के अधिकारियों का कहना है कि उस समय के रेल मंत्री राम विलास पासवान और बहुत से मंत्रियों से इसको सांगारेडडी से जोड़ने के लिए कहा गया तो मंत्री जी की ओर से यह रिप्लाई आया कि वायबल नहीं है। हम इसको नहीं कर सकते हैं । महोदय, मैं आपके माध्यम से यहां बैठे हमारे रेल राज्य

मंत्री जी से, ये उसी के बगल के चुनाव क्षेत्र से सिडडीपेट से आते है, मैं इनसे पूछना चाहता हूं कि अगर वह बैकवर्ड एरिया है तो उसके विकास करने की आपके पास कोई योजना है? आपके पास इसका रिप्लाई नहीं है। रेलवे बोर्ड के पास एक ऐसी प्लानिंग होनी चाहिए कि बैकवर्ड एरिया को फारवर्ड करने के लिए जैसे म्युनिसिपैलिटी के पास एक मास्टर प्लान होता है। रोड की तरक्की के लिए एक मास्टर प्लान होता है, लेकिन भारत सरकार के रेल मंत्रालय के पास ऐसा कोई प्लान नहीं है। जो नए मंत्री बन जाते हैं, उनके इलाके में एक नई रेलवे लाइन हो जाती है, कंप्यूटर हो जाता है, ब्रॉडगेज खोले जाते हैं। इससे तो जिसकी लाठी, उसकी भैंस वाली कहावत चरितार्थ होती है। मैं समझता हूं कि इस तरह का जो सिलसिला है उसको बंद करना चाहिए । मैं आपके जरिए कहना चाहता हूं कि तेलगांना में एक करीमनगर जिला है जो कि बहुत बैकवर्ड एरिया है। वहां पर कारखानें नहीं है, दूसरे कारोबार के साधन नहीं है। वहां पर रेलवे लाइन बिछाने से लोगों को रोजगार उपलब्ध होगा और वहां के टाउन की तरक्की होगी । उपसभापति जी, मैं आपके से मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि आप भी बैकवर्ड क्लास से आते हैं, इसलिए पहले आपको इसके बारे में सोचना चाहिए । अगर वह इलाका बैकवर्ड रहा तो आप भी बैकवर्ड रहेंगे । फिर फॉर्वर्ड होने का सवाल ही पैदा नहीं होता । महोदय, आप इस समय रेल मंत्री के रूप में हैं और मैं चाहता हूं कि आप एक सिलसिला शुरू करिए । यह कब तक बैकवर्ड रहेगा। इससे तो देश के अदंर जो तरक्की करने का माहौल है वह रूक जाएगा । सिंकदाराबाद से करीमनगर वाया सिदीपेट एक नई रेलवे लाइन खोलने के लिए मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा । सिकंदराबाद सिदीपेट 94 किलोमीटर है और सिदीपेट से करीमनगर 64 किलोमीटर हैं । इसमें रेल लाइन डालने से रंगारेडी, मेढ़क और करीमनगर डिस्ट्रिक्ट्स में तरक्की होगी और बिजनैस में काफी इम्प्रूमेंट होगी ।

उपसभापति जी , मैं आपके माध्यम से कहूंगा कि लॉर्ड बैंकटेश्वर के बाद शिरडी भारत का एक बहुत बड़ा तीर्थस्थान है। सिकंदराबाद से काहूर गांव तक रेलवे का साधन है और वहां से 30 किलोमीटर रेल साधन नहीं है। कुछ काम हो रहा है । लेकिन मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि उस काम को शीघ्र कराया जाए । दूसरा जो हैं, साउथ-सैन्ट्रल रेलवे में अकसर होता था कि वहां आन्ध्र प्रदेश के इलाके के जो एमपीज हैं, उनको कंसल्टेटिव कमेटी में बुला कर उनसे मश्विरा किया जाता था लेकिन एक साल हो गया है, तब से वहां के किसी जनरल मैनेजर ने या वहां के जो संबंधित अधिकारी है उन्होंने कभी भी रेलवे की दुर्घटना के बारे में, सफाई के बारे में या अन्य किसी काम के बारे में कोई मश्विरा नहीं किया, जो कि पहले किया करते थे। महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस तरह से जो पहले बैठक हुआ करती थी वह अब नहीं हो रही है, इसलिए उसको जल्दी बुलाने के लिए कृपा करें । हमारे देश में रेल में जो सफर करते हैं, आपको मालूम होना चाहिए देश के अन्दर 70 परसेंट गरीब लोग गांवों में रहते हैं। वे लोग फर्स्ट क्लास या राजधानी एक्सप्रेस आदि में यात्रा नहीं करते बल्कि जो अन-रिजर्व्ड डिब्बे रहते हैं वे उनमें यात्रा

3.00 P.M.

करतें है और आपको मालूम है कि रेल में बहुत कम, एक या दो ही अन-रिजर्व्ड कोच रहते हैं। आप के जो अन-रिजर्व्ड कोच रहते हैं, मैं चाहता हूं कि आपका चूंकि एक गरीब देश है और जहां 70 प्रतिशत लोग गांवों में रहते हैं जिन के पास यात्रा के लिए अपनी गाड़ी या कार नहीं रहती हैं, उन्हीं को तो रेलगाड़ी में ही सफर करना पड़ता है, इसलिए मैं ए.सी. और राजधानी के कोचेज में नहीं बल्कि ऐसे कोचेज में इजाफा करने के लिए मंत्री महोदय से दरख्वास्त करूंगा।

दूसरे, आप के रेलवे के कर्मचारियों के लिए सेपरेट दवाखाने हैं, लेकिन मंत्री जी ने कभी उन का सरप्राइज विजिट किया है? आप तो सिर्फ रेलवे स्टेशनों का निरीक्षण करते हैं, कभी कम्प्यूटर सेंटर्स का इनागरेशन करते हैं, लेकिन मुझे जो जानकारी है, उस के अनुसार उन अस्पतालों में दवाओं की बहुत शार्टेज हैं । ये कर्मचारी सिर्फ "सिक" के लिए उन दवाखानों में जाते हैं और उन्हें वहां सही ट्रीटमेंट नहीं मिल पाता है । मैं चाहता हूं कि इन दवाखानों में जहां रेलवे कर्मचारियों का सही ट्रीटमेंट नहीं होता है, वहां मंत्री जी सरप्राइज विजिट करें और जहां कमी है उसे सुधारने के लिए कोशिश करें । इस के अतिरिक्त सिकंदराबाद में खासीगुड़ा रेलवे स्टेशन है, जहां से कभी-कभी मंत्री जी भी सफर करते हैं, हालांकि वह ज्यादातर ऐरोप्लेन से सफर करते हैं, तो यह खासीगुड़ा रेलवे स्टेशन जो कि आंध्र प्रदेश की राजधानी है और जहां से बहुत सी ट्रेन चलती हैं, लेकिन वहां बहुत गंदगी है, वहां लाइट का इंतजाम नहीं है। मैंने सुना है कि वहां कुछ रिनोवेशन हो रहा है, लेकिन वह धीरे हो रहा है, उस कार्य को तेजी से करने की जरूरत है । वैसे ही कड़प्पा डिस्ट्रिक्ट का एक रेलवे स्टेशन है और दूसरे ऐसे बहुत से रेलवे स्टेशंस हैं, जहां कि बारिश या तेज गर्मी के दिनों में हर यात्री फर्स्ट क्लास की टिकिट होती है । लेकिन आम तौर पर साधारण यात्रियों को बाहर बैठना पड़ता है, इसलिए जैसे कि बस शैल्टर्स होते हैं, उसी तरह से वहां लोगों के बैठने की अच्छी व्यवस्था की जानी चाहिए क्योंकि आप की रेलगाड़ी अक्सर सही समय तो नहीं चलती हैं। कई बार यात्री को घंटे भर भी प्रतीक्षा करनी पड़ती है। इसलिए उपसभापति महोदया, मैं आप के जरिए हमारे रेल मंत्री से ख्वाहिश करूंगा क्योंकि आप जिस स्टेट से आते हैं, यह उस स्टेट से ताल्लुक रखता हैं , आप वहां की हालत को इम्प्रूव करने के लिए कदम उठाइए।

महोदया, आप के रेल मंत्रालय में जितनी दुर्घटनाएं हुई हैं, खास तौर पर मैं समझता हूं कि किसी भी मिनिस्ट्री के अंदर इतनी दुर्घटनाएं नहीं हुई है, लेकिन गरीब आदमी जो सफर करता है, मंजल तक उसे सही-सलामत पहुचना चाहिए । लेकिन गाड़ी कब रूक जाती है, कब उस का डिरेलमेंट हो जाता है, मंत्री जी आप को इन बातों को सीरियसली लेना चाहिए । एक्सीडेंट होने के बाद आप का लोक सभा में और राज्य सभा में स्टेटमेंट हो जाता है और उस पर क्लैरीफिकेशंस होते हैं, लेकिन एक्सीडेंट्स का सिलसिला भी चलता रहता है । यह कब तक चलता रहेगा?आप इस को

गंभीरता से लीजिए । जो नीचे का अधिकारी होता है, ऐसी दुर्घटनाओं में उस को "शो कॉज" मिल जाता है। मैं मानता हूं कि मंत्री जी बहुत मेहनती है क्योंकि वह ग्रास-रूट से आए हैं और मंत्री बने हैं, बहुत खुशी की बात है, लेकिन आवाम का, गरीब का वर्किंग क्लास का ख्याल रखिए तो सुधार हो सकता है।

उपसभापति महोदया, रेलवे एक बहुत बड़ा महकमा है । इस का सेपरेट करोड़ों रूपए का बजट होता है। मैं आप का ज्यादा वक्त नहीं लूंगा क्योंकि रेलवे के सुधार के बारे में काफी लोग बोल चुके है । वहां की खान-पान सुविधा के बारे में, शौचालयों की सफाई के बारे में, दुर्घटनाओं के बारे में भी लोग बोल चुके हैं, इसलिए मैं मंत्री महोदय से ख्वाहिश करूंगा कि पट्नचेरू से तेलापुर तक एक किलोमीटर की रेलवे लाइन का कार्य आप ने शुरू किया-श्रीमती इंदिरा गांधी वहां से चुनकर आने के बाद और फिर दोबारा प्रधान मंत्री बनने के बाद-वह एक यादगार रेलवे लाइन है जिसे कि बदं कर दिया जाता गया । मैं चाहता हूं कि पहले आप की रेलवे अथॉरिटी को जानकारी होनी चाहिए कि वह रेलवे लाइन आप ने क्यों डाली ? क्यों अन-नेसेसरी पैसा बर्बाद कर दिया कि उस कार्य को बदं करने के बाद उसे फिर चालू नहीं किया जा रहा है? उपसभापति महोदया, मैं आप के जरिए उन से ख्वाहिश करूंगा कि अब कम-से-कम सिंकदराबाद करीमनगर वाया सिदीपेट जो कि एक बैकवर्ड एरिया है, उस की तरक्की के लिए वहां साधन आने चाहिए, उस क्षेत्र का विकास होना चाहिए । इसलिए ऐसे इलाकों के विकास के संबंध में आप ज्यादा ध्यान दीजिए ।

उपसभापति महोदया, आप ने मुझे बोलने का समय दिया इस के लिए मैं आप का धन्यवाद देते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूं ।

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : उपसभापति महोदया, माननीय सदस्य ने इतनी अच्छी हिंदी में भाषण दिया इस के लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं ।

उपसभापति : उनकी जुबान उर्दू हैं, इसलिए वह इतना अच्छा बोल रहे थे ।

श्री नंदी येल्लैया : मैडम, हिंदी सिर्फ नॉर्थ में ही नहीं बोली जाती है, हमारे साउथ में भी लोग हिंदी में बोलते हैं, लिखते हैं और पढ़ते भी है ।

श्री रवि शंकर प्रसाद: आप ने बहुत सुदंर हिंदी बोली।

उपसभापति : श्री परमेंश्वर कुमार अग्रवाला ।

श्री परमेंश्वर कुमार अग्रवाला (झारखंड) : माननीय उपसभापति महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत बजट परअपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूं । इस से पहले भारतीय रेलवे के स्वर्णिम 150 वर्ष पूरे होने पर मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं । गत गौरवपूर्ण 150 वर्षो में भारतीय रेल ने यात्रियों वे यातायात के बारे में बड़े पैमाने पर आंकलन

कर के देश की आवश्यकता की पूर्ति कर इस में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई हैं। इस से हमारे देश के सभी क्षेत्रों का विकास हुआ है और राष्ट्रीय एकता को बढ़ावा मिला है । यह बजट एक संतुलित एंव प्रगतिशील बजट हैं और मुझे आशा है कि इस बजट से देश की अर्थ-व्यवस्था में तेजी से विकास होगा । इस के साथ-साथ रेलवे सुरक्षा पर दिए गए विशेष ध्यान से रेलवे की कार्यकुशलता में वृद्धि होगी, ऐसा मेरा मानना है। यह बजट रोजगारोन्मुखी और लोकप्रिय बजट हैं। इस बजट में रेल मंत्री जी ने यात्रियों की सुविधा के साथ-साथ सुरक्षा को भी महत्व दिया है। रेलवे सुरक्षा को ध्यान में रखकर रेल मंत्री ने ग्रुप "डी" के 20 हजार से अधिक रिक्तियों को अगले एक वर्ष तक भरने तथा कर्मचारियों की दक्षता बढ़ाने हेतु प्रशिक्षिण को जो महत्ता दी है, उस से रेलवे को सुरक्षा तो मिलेगी ही साथ-ही-साथ रोजगार के अवसर भी बढ़ेगें । टक्कर विरोधी उपकरण लगाना, सतत रेल पथ परिपथन करना, पुलों के निरीक्षण और प्रबंध प्रणाली को समुन्नत बनाने के साथ-साथ उनके आधुनिकीकरण संबंधी कदम रेलवे सुरक्षा में अवश्य ही सहायक सिद्ध होंगे, इससे हमें संभावित रेल दुर्घटनाओं से काफी राहत मिलेगी, ऐसा मेरा मानना है । सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत करने के लिए रेलवे पुलिस बल को बेहतर बनाए जाने का जो प्रस्ताव है, वह सराहनीय है। सवारी डिब्बों को टक्कर रोधी बनानेकी दिशा में उठाए गए कदम प्रशंसनीय हैं।

रेलवे मंत्री ने चालू वित्तीय वर्ष को "यात्री संतुष्टि वर्ष" घोषित किया है। यात्री सुविधा सदैव ऐसा महत्वपूर्ण क्षेत्र रहा है जिस के संबंध में किसीकीमत पर कभी समझौता नहीं किया जा सकता । इस कथनी को ध्यान में रखकर रेल मंत्री ने स्टेशनों और रेलगाड़ियों में सफाई बेहतर करने के लिए आपरेशन स्वच्छता शुरू करने के साथ-साथ अन्य कई सुविधाएं जैसे डुप्लीकेट टिकिट का प्रावधान और रिफंडिंग प्रणाली को उदारीकरण प्रदान करने की घोषणा भी की है। अब आरक्षित या आर.ए.सी. टिकिट खो जाने पर डुप्लीकेट टिकिट लेना पहले के मुकाबले आसान हो जाएगा ।

उपसभापति महोदया, यात्री सेवाओं के समय पालन में सुधार लाने के लिए कम्प्यूटरीकृत कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली के शुभारंभ का स्वागत हैं।

उपसभापति महोदया, रेल मंत्री द्वारा दी गई रियायतों से युवा वर्ग के साथ-साथ बुजुर्ग को भी राहत मिली है । रियायत के मामलों में बुजुर्गो की आयु सीमा में कमी और कैंसर, थैलीसीमिया, हृदय तथा गुर्दे के रोगियों को विशेष छूट इस बजट की विशेषताएं हैं । मान्यता प्राप्त पत्रकारों को रियायत के लिए यात्रा दूरी की सीमा तथा रहने के स्थान की सीमा को हटाना और उन्हें राजधानी, शताब्दी गड़ियों में 30 प्रतिशत तक की रियायत एक प्रशंसनीय कदम हैं।

महोदया, वास्तव में यह बजट आम जनता को राहत देने वाला बजट हैं ।इस बजट में रेल मंत्री ने 50 अतिरिक्त एक्सप्रेस गाड़िया चलाने और 13 गाड़ियों के फेरे बढ़ाने का आश्वासन दिया है। जुलाई से सितंबर तक राजधानी गाड़ियों के एसी प्रथम व द्वितीय श्रेणी के मूल किराए में 10 फीसदी की कमी, जन शताब्दी एक्सप्रेस के किराए में कमी और पेट्रोल व पेट्रो उत्पादों , चीनी, यूरिया और

दालों की ढुलाई की दरों मे कटौती की गई है। इससे रसोई गैस समेंत अन्य कई वस्तुएं सस्ती होने की संभावना हैं। दूसरे शब्दों में हम कह सकते हैं कि यह बजट उपभोक्ताओं को राहत प्रदान करने वाला बजट भी हैं ।

उपसभापति महोदया, मालाभाड़े में कोई वद्वि न करके भी रेलवे की आय में बढ़ोत्तरी की गई है तथा पार्सल दरें भी कम की गई है । पार्सल दरों में कमी होने से क्षमता उपयोग के बढ़ने के काफी आसार है । क्षमता उपयोग की बढ़ोत्तरी, रेल की आय में अपने आप ही बढ़ोत्तरी होगी । यह रेल मंत्री की दूरदर्शिता को प्रदर्शित करता है । स्वर्णिम चतुर्भुज को ध्यान में रखकर गैर-बजटीय पहली राष्ट्रीय रेल योजना की घोषणा सराहनीय कदम है । इस योजना से बंदरगाहों को बेहतर तरीके से जोड़ने में मदद मिलेगी और चार विशाल पुलों का निर्माण भी होगा, जो प्रशंसनीय है । इससे व्यापार में अपार वृद्वि होगी । वैकल्पिक ईधन के स्त्रोतों की संभावनाओं के साथ-साथ रेलवे के ईधन व्यय को कम करने के लिए बायो डीजल की प्रस्तावना रेल मंत्री का साहसपूर्ण कदम है ।

उपसभापति महोदया, इन सभी सहूलियतों के बावजूद भी मैं लोगों को रेल सुविधाएं अधिक देने तथा रेलवे आय को बढ़ाने के लिए अनुरोध करता हूं । इस संबंध में मेरे सुझाव है कि जुलाई से सितंबर के दौरान राजधानी गाड़ी में एसी प्रथम व द्वितीय श्रेणी के किरायों में कमी के अतिरिक्त अन्य गाड़ियों में भी आफ सीजन डिस्काउंट दिया जाए। इससे पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा । दूसरा, ह्रदय, गुर्दे, थैलीसीमिया और कैंसर से पीड़ित रोगियों के अलावा एड्स के रोगियों को भी कुछ रियायत दिए जाने पर विचार करें । तीसरे, जहां तक मुझे ध्यान आता है, रेलवे के पास 0.25 लाख हैक्टेयर भूमि खाली पड़ी है, विशेष रुप से यह भूमि अत्याधिक मूल्यवान है ।शहरों के बीच में स्थित इस खाली भूमि पर अनधिकृत कब्जों से बचने के लिए इस खाली भूमि का वाणिज्यिक प्रयोग, कामर्शियल यूटिलाइजेशन किया जाए । ऐसा करने से रेल की आय में बढ़ोत्तरी होगी । इसी के साथ-साथ नई तकनीक का समावेश करके क्रियात्मक अनुपात में कमी लाने के और अधिक प्रयास किए जाएं ।

उपसभापति महोदया, मेरा अंतिम निवेदन है, चूंकि मै झारखंड से आता हूं वह यह कि धनबाद में लगभग 200 लघु इकाइयां है, जो हार्डकोक बनाती है । इन इकाइयों का 90 प्रतिशत हार्डकोक उत्तर भारत में आता है । इन इकाइयों को रेल आवागमन हेतू साइडिंग की अत्यन्त आवश्यकता है अन्यथा प्रतिस्पर्धा के इस दौर में ग्राहकों के पास लागत मूल्य अधिक हो जाने से ये बंद होने के कगार पर है । वर्ष 1984-85 में यह योजना स्वीकृत की जा चुकी थी, तत्पश्चात किन्ही कारणों से इसका कार्यान्वयन नहीं किया जा सका । अतः माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस पर पुनः विचार कर इसे यथाशीघ्र कार्यान्वित करने की कृपा करें ताकि इस उघोग में लगे 50,000 से भी अधिक लोगों की आजीविका की रक्षा की जा सके ।

महोदया, इन्हीं सुझावों के साथ मैं बजट का समर्थन करते हुए आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे अपने विचार माननीय सदन के समक्ष रखने का अवसर दिया। धन्यवाद।

श्री हरेन्द्र सिंह मलिक (हरियाणा) : उपसभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को साधुवाद दूंगा कि उन्होंने आज मंहगाई के दौर में भी सदन के सामने एक आदर्श रेल बजट प्रस्तुत किया है जिससे आम आदमी पर कोई भार नहीं बढ़ेगा क्योंकि न तो यात्री किराया बढ़ाया गया है और न ही माल भाड़ा बढ़ाया गया है और जो उल्लेखनीय प्रस्ताव माननीय मंत्री जी ने किए हैं, जिनमें से एक पार्सल के बारे में अभी माननीय सदस्य ने बताया है, पार्सल सामान यातायात की बुकिंग प्रक्रिया को जो सरल बनाने का प्रस्ताव किया गया है, उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं। इनके द्वारा कुछ ट्रेन्स का जो किराया घटाने का काम किया गया है, वह प्रशंसनीय हैं।

महोदया, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूं कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश भी भारत के नक्शे में है, जहां कि आदमी की आमदनी, पर – केपिटा इन्कम, सबसे ज्यादा है और मुजफ्फरनगर जिला भी इसमें है। आप उसकी ओर शायद उतना ध्यान नहीं दे पाए। 2500 करोड़ रूपए का प्रस्ताव उत्तर प्रदेश में नए काम का है। लेकिन दुर्भाग्यपूर्ण तथा दुखद बात यह है कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश में मात्र 500 करोड़ रूपए किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इसको देख लें क्योकि कहीं न कहीं इसमें खोट है। आपकी मंशा बहुत अच्छी है, आपकी नीयत ठीक है, आपकी नीति ठीक है पर कही न कही आपके अधिकारी आपकी लगाम नही मानते, आपके कंट्रोल से बाहर है। वे हरिद्वार जैसे स्थान को यह कहकर छोड़ देते है कि हरिद्वार मे अगर डबल लाईन कर दी गई, मुजफ्फरनगर से रूड़की अगर लाइन बनाई गई या मेरठ से मुजफ्फरनगर डब्लिग किया गया तो वॉयबल नही होगा। पूरे हिंदुस्तान में सबसे बड़ा तीर्थ-स्थल हरिद्वार है। इसी सदन में माननीय सड़क परिवहन मंत्री जी ने कहा था कि 50,000 पैंसेजर्स कार प्रतिदिन हरिद्वार जाती है, बसों की संख्या अलग है। लेकिन सत्यता यह है कि रेल मंत्रालय के अधिकारी रेल मंत्री जी की मानते नहीं है और यह कहते है कि अगर हरिद्वार को डबल लाइन से जोड़ा गया तो वह वॉयबल नही रहेगा। मेरा माननीय मंत्री जी आपसें अनुरोध है कि आप इस पर विचार करें और यह देंखे कि क्यों ऐसा हो रहा है। कहीं इल्लीगल ट्रांसपोर्ट से, जो इल्लीगल रोड ट्रांसपोर्ट हैं, उससे मंथली पाने के कारण तो आपका डी.आर.एम. आफिस ऐसा नहीं करता, आपको सही सूचना नहीं दे पाता?

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध करूंगा कि आपने कई निगम बनाए हैं, अभी रेल विकास निगम बनाने की भी बात कही गई। इरकान है, कन्कोर है,रेल-टेल हैं, केपिंग कारनोरेशन है, अब रेल विकास निगम बनाने का आपने प्रस्ताव किया है, बहुत अच्छी बात है, रेल विकास निगम होना चाहिए। परन्तु मेरा एक अनुरोध है कि रेल विकास निगम हो या कोई भी निगम हो, उनमें जो वर्तमान सेवा में अधिकारी है, जिनका सेवाकाल बचा हो, रेलवे से चुनकर उन अधिकारियों को उसके अध्यक्ष के पद

पर नियुक्त किया जाए, उन्हीं अधिकारियों से काम लिया जाए । एक अजीव विडम्बना है कि एक तरफ तो हम वी.आर.एस. लाकर अधिकारियों को सेवानिवृत करने के लिए बल देते हैं और दूसरी तरफ जो हमारे आज तक निगम कार्य कर रहे हैं, उनमें 350 से ज्यादा ऐसे लोग हैं जो सेवानिवृत्त हो चुके हैं लेकिन रेवड़ी बांटने की तरह रेलवे बोर्ड का जो चेयरमैंन आता है, अपने चहेतों को उन पर बैठा देता है । उन लोगों की न तो कार्यक्षमता है, न उन्हें अपने भविष्य क्र प्रति कोई चिंता है कि उनका कैरियर कैसा रहेगा । मुझे तो यह शंका है कि रेल विकास निगम में भी कहीं ऐसा न हो जाए कि जो रिटायर होने जा रहे अधिकारी है, वे ही वहां पर बैठ जाएं । यदि ऐसा हुआ तो यह एक दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति होगी । मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि वे इस पर गौर करें ।

महोदया, मै आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूं कि जहां आपने रेलवे की क्षमता बढ़ाकर, बिना अतिरिक्त भार डाले रेलवे की आमदनी बढ़ाने का काम किया है, वहां पर जो छोटे-छोटे पिंच काम है , जो छोटे-छोटे पिचिंग के वर्क हैं – एक करोड़, दो करोड़, पांच करोड़ के, उन्हें पूरा कर लिया जाए। मैंने वेस्टर्न यू.पी. के संबंध में एक पत्र लिखा था, अब मैं पुनः माननीय रेल राज्य मंत्रि जी को उसकी कापी दूंगा वे उसको भी देख लें और जो हमारा नेशनल केपिटल रीजन है, इसमें डबल लाइन करें । दुर्भाग्य से पश्चमी उत्तर प्रदेश की एक शामली लाइन ऐसी है जो न डबल है, न उसका विद्युतीकरण हुआ है । न मेरठ का हुआ है, न इसका हुआ है । इस रेल मार्ग को भी अच्छा बनाने का काम करें । जब शामली रेल लाइन का डेवलपमेंट करने की बात हुई, उसका विद्युतीकरण करने की बात हुई तो एक अधिकारी ने नोट फाइल पर यह लिख दिया कि यह अपराधिक कार्यो पर खर्च किया गया धन होगा, उपसभापति जी, मुझे जब यह जानकारी मिली तो बहुत अफसोस हुआ । मुझे अफसोस है कि आखिर ये लोग क्या चाहते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं जिम्मेदारी से कहना चाहता हूं कि दिल्ली-देहरादून और दिल्ली-हरिद्वार के बीच चलने वाले इल्लीगल ट्रांसपोर्टर यह तय करते हैं कि दिल्ली से हरिद्वार तक कितनी ट्रेन जाएंगी, दिल्ली से देहरादून तक कितनी ट्रेन जाएंगी । अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि शताब्दी का किराया मुजफ्फरनगर का 365 रूपए हैं । सौ किलोमीटर की जर्नी के लिए अगर आदमी कार में बैठ कर जाता है तो 360 रूपए में पूरी प्राइवेट टैक्सी मिल जाती हैं तो फिर क्यों शताब्दी में बैठे । माननीय रेल मंत्री जी ने कृपा करके शताब्दी का ठहराव वहां बनाया है । पर मेरी जानकारी है कि उसे भी रोकने का काम किया जा रहा है । मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आपके माध्यम से आकर्षित करना चाहूंगा कि देहरादून व मंसूरी हमारे पर्यटक स्थल हैं । हरिद्वार , पिरान क्लीयर और शुक्रताल हमारे धार्मिक स्थल हैं । इनको जोड़ने के लिए काम करें और इस बारे में अधिकारियों की न सुन कर किसी निष्पक्ष अधिकारी को बिठा करके देखें और जो मैंने जिम्मेदारी के साथ बात बताई है निश्चित रूप से वहां आमदनी बढ़ेगी । बहुत यात्री हरिद्वार जाते हैं । मुझे उम्मीद है कि निश्चित रूप से इस पर काम करेंगे । जो छोटे-छोटे मूल्य के हमारे पेच वर्क हैं उनको पूरा करने का काम करेंगे ।

मैं उम्मीद करूंगा कि निश्चित रूप से माननीय रेल मंत्री जी, जो सार्थक कदम आपने उठाया है उसका लाभ जनता को तभी पहुंचेगा जब देश के हर कोने में, हर दिशा में आपकी इस पहल का अंजाम होगा।

PROF. SAIF-UD-DIN-SOZ (Jammu and Kashmir): Thank you very much Madam Chairperson. I would, on this Railway Budget, say that it has got very good features also. There can be no Budget which do not have its positive aspects. For instance, the Railway Budget proposes expansion and it has elements of growth. I say, Mr. Nitish Kumar — I want to say this and it is going on record — is a serious-minded Minister. I had expected quite a lot from him. I wish he were here. Apparently, there is nothing wrong with his personality as the Minister of Railways. But, when I speak today, there is a certain amount of anguish in my heart and mind that we did not get good Ministers for this Ministry; although, I say, Mr. Nitish Kumar is a very serious-minded person. When I had entered Parliament, I heard of Late Mr. S.K. Patil who was considered to be a good Railway Minister. But, during my encounters here, in Parliament, I knew that late Madhavrao Scindia was a very efficient Minister of Railways. Otherwise, it is a very sad commentary on how the Railway Ministry is being run. Despite certain amount of appreciation for Shri Nitish Kumar, I have to say that the Railway Ministry is really in a bad shape.

Madam, I will say certain small things about the Budget. Then, I will come to one or two important things pertaining to Jammu and Kashmir. When I say these are small things, I remember what Gandhiji had said. He said, I quote, "I learnt at the feet of my mother that one should take care of small things. Bigger things take care of themselves." Small things are, sometimes, very important. You miss very big things, if you do not care for small things. So, I want the hon. Minister of State for Railways who is here to jot down the points so that the points that are going to be raised here would not go waste. Madam, the hon. Minister has expanded the Railway track by 17,000 kms. But, your process of consolidation is in a shambles. You are not consolidating the Railways. You are going on responding to popular demands. And it has become the norm that the Railway Minister will expand railway line within a certain region—maybe, Bihar or Orissa or West Bengal. I do not know what really is happening on the ground. Earlier, many tracks were constructed in West Bengal. It is a very bad thing. In Jammu and Kashmir, you are not doing anything.Taking rail to Jammu and

Kashmir is a separate subject and it is a national issue. I will come to that later. You have not provided double line from Jalandhar to Jammu in all these thirty years. We have single track from Jammu to Jalandhar. You don't take interest because we did not produce a Railway Minister. This is a very bad thing. In fact, the Prime Minister as a leader of the nation, must see what the Ministers take care of all regions. While nursing your constituencies, you become myopic. You dont have an all-India vision. So, you must look into this aspect. Seventeen thousand more kilometerage of railway track! But consolidation process is very bad. This department had come up in India during the British times. In fact, when we remember the English people, we talk of industry; we talk of education; we talk of the universities, they had set up; and we talk of the Railway Department— भाई अंग्रेजों के जमाने का है इसलिए यह डिपार्टमेंट sure-footed %. Sometimes one likes to talk about post offices. The postman are sure-footed people. I don't know whether they get a proper wage or not. These are the departments that were nursed by the English people, who had a tradition of working very hard. And, now, the Railway Department is experiencing accidents after accidents. You are not looking after things on ground — how the trains move? You have no system of punishment. Madam, it is a very sad commentary on this department. You should see how the General Managers and the DRMs travel in the trains. It is a cabin in which one time Lord Curzon must have travelled. While your first-class air-conditioned bogies — in the Pooja Express, or, in the Kashmir Mail, or, the Jammu Mail, or, in the Rajdhani Express — are dirty and shabby. You have no toilet papers. The Attendant will tell you, "Toilet paper is out of stock." And, you will find a paper hung there, displaying, "We are short of toilet paper etc. We have written to higher officials." Do you know why? Can Mr. Nitish Kumar pay a visit and see how a DRM travels. A full bogey is booked for the General Manager. This is wastage of public money. On the other hand, you have no toilet paper even in the First-Class AC bogey. Why do you go there? That is the end of it. The Second-Class AC is nothing. For example, I may tell the Minister that the Pooja Express, which comes from Jaipur, is always late. By the time it reaches Delhi, you will see racks coming out. And, I wanted to have the logbook to record something. I have this habit of doing something. Please clean it. The logbook will not be given to you because you will record a remark. It is so sad that people take their food and leave all the leftovers there itself. I had myself cleaned my seat in the second-

class AC. This is the situation in the Railway Department! I remember Madhav Rao Scindia. Peace be upon his soul! We have lost a gem of a man. I remember him as a Railway Minister. I had written him a letter; and, I had received a reply within three days. I had said it in the Lok Sabha, "If a Railway Minister — it is also for Civil Aviation Minister — decides to run the railways on time, you will have an all-round improvement." What is this *vilamb?* It has been institutionalised in the Railway Department. Mr. Nitish Kumar would stand up on his feet to answer. He may not mention my name. But he must answer to my point. I am giving you an example. The Pooja Express — during the months of January and February — was late on 37 times. Almost every day, it would come five hours late. You don't fix up responsibility on any body— neither on the driver, nor on the guard, nor on the Station Master. The people, who want to travel by the Pooja Express, have to wait for 5-6 hours at the railway stations, that too, during the foggy season, in a very cold season. सब चलता है । यह कैसे चलता है । This is absolutewly wrong. Foreigners also travel by trains. और रेल के निजाम में ये देरी जो है यह पेवस्त हो गई है। It has been institutionalised. No General Manager, no DRM would step out of his office. Their offices are also worth-seeing. I don't grudge. But I grudge the bogies, in which they travel in when they go to see the site of an accident. And, I want Mr. Nitish Kumar to invite us. Let us see what is happening in India; how the DRMs and the General Manager, and other same level officers travel through reserved bogies to see the site of an accident. I want to compare the first-class AC in the Rajdhani Express, or, in the Pooja Express, or, in the Jammu Mail with the bogey of a DRM, in which he travels. The kind of wood is different. How they are built! They go to the site where the AC trains are built. That means the officialdom, the *naukarshahicontinues* in India.

We dont want to quarrel on what kind of Budget the Minister has prepared. Maybe, somebody else would have prepared a little better Budget, or, maybe, somebody else would have prepared a less good Budget. There are aspects of growth and development. But, would he assure this august House that he would take special pains to see that the trains will run on time? And, it is possible. But. if he means business, he can do that.

Now. I want to say two important things about the State of Jammu & Kashmir. I would also request the Chair this time to kindly take interest in this aspect. The Government of India has now said, and the Prime Minister

has announced that they are going to construct railway line from Udhampur to Baramulla. Tt ey have even given a time schedule for it, that is, by 2007. This is a w ite lie. Why is the Government of India doing so? As a student of economics, I can say that you cannot do it; you will not do It. Then, why do you make these tall promises? Youhave committed a mistake in Jammu & Kashmir by not constructing railway lines there. Had the Jammu & Kashmir been connected through railway lines, it would have resulted in national integration.The separatist tendencies would not have developed. It is not a joke that 10,000 *Kashmiris* would enter Delhi every evening or every morning, and another 10,000 would travel to Kashmir. You have halted that natural process of integration, whichever Government was there. I wish Mr. Nitish Kumar were here, he had assured me in the Lok Sabha, 5-6 years ago, परनाला वहीं है, वे कहेंगे कि 2007 तक रेल ला रहे हैं । You have coming General Elections in view. That is why you are making tall promises. Tou think that many people will take notice that you are doing quite a sizable thing in Jammu & Kashmir. In fact, I am telling you, the Government of India does not have a well-knit cohesive policy on Jammu & Kashmir. You want to do things half-heartedly. This is a halfhearted attempt. Why? You have allotted Rs. 500 crores, and this is a break with the past. That means substantial amount of money. But if this money is spent, it will certainly take you a period of 20 years to take railway lines up to Baramulla. What are you doing? What are you talking? You can never construct railway lines in Kashmir unless it is built on the model of Konkan Railways, under a corporation. You should earmark full amount of money as a separate element of the General Budget. It cannot be a part of the Railway Budget. Mr. Nitish Kumar says that he will give Rs. 500 crores. But next year — if we meet, God willing — even if he is able to spend Rs. 200 or Rs. 250 crores, that will be a big achievement. And, if that is the annual investment, it will take you 24 years, and that too if the prices doswz not escalate. If the prices remain where they are today. So, if he says, he will build railway line on the pattern of Konkan Railway, under a corporation, and allot money under the General Budget, then, it can really come up. Otherwise, you may say, you are going to build a railway station with an amount of Rs. 50 lakh at Baramullah, another station at Qazikund, and another at Srinagar. You might even build hospitals with a few crore rupees, and say that this is the will of the Government of India, this

is the determination of the Government of India. But the railway line will not go to Kashmir. I am very seriously suggesting to the Government of India that you take railway line up to Baramulia, and bring Kashmir on the railway map of India. You should show some vigour and interest in it. Be bold to do it. The people of Kashmir are now no longer afraid of cross-border insurgency. Terror and cross-border insurgency will be fought with a strong hand. And the people of Kashmir have shown their resolve during the recently held Assembly Elections, which were fair, and were accepted by the international community. That mood you are blunting. You are not responding to the aspirations of the people of Kashmir. Therefore, please don't make tall promises. Some Kashmiris are a little agitated; they will understand the trick. The officers in the Railwal Board and the Railway Ministry must know that they are misleading the Minister if they say that the railway line would be built by 2007.1 feel very hurt because this is not the truth. Where is the Konkan pattern? Where is the money? You earmark Rs. 5,000 crores in the GEneral Budget and tell the nation that Kashmir will be on the Railway map of India, and that this amount would be spent within these seven years. Otherwise, out of this Rs. 500 crores, you would have spent only Rs. 200 crores by next year. You will say, you have acquired the land, you built a railway station, or, you have built a hospital. I will watch you myself because I have interest in this.

The second point is this. I think the hon. Railway Minister, Shri Nitish Kumar, will understand this. In fact, Madam, Deputy Chairperson, I seek your help. Basically, we are all Indians. It is a matter of national concern. He has said that they will create 20,000 jobs. He must clarify how many jobs will go to Jammu and how many jobs will go to the Kashmir Valley. This is important. There is one aspect of terrorism; the Pakistani cross-border insurgency has succeeded because we have a very huge number of unemployed youth in Kashmir because education is free there. Even a *Chaprasi* aspires that his daughter should attain a Ph.D. But, we have so many people with Ph.D's there, a hundred for a penny are available. But they have no jobs. Similar is the case with graduates. If the Home Ministry has these figures, they can see that it is not only the illiterate people who are recruited by the neighbouring country for extremism in Kashmir, there was an element of Kashmiri boys who were educated unemloyed people. You will have to rise to the occasion. You cannot wait for the Prime Minister to announce a special scheme. We are fed up of so many schemes, and

people don't understand them. Now, here is a chance to do something. You have announced 20,000 jobs in the Railway Department. You said you will do it. You will have to allocate a substantial number of jobs for Kashmiris. Specially because, we don't have Railway Head, and we don't have any industry in Kashmir. How do you propose to repsond to the needs of the people? You will have to do that, otherwise, these will be tall promises, which we shall not accept. You will be offering sops which are imaginary. Myself and, I think, others will also rise and say that you are not doing justice to your own mission in the Jammu and Kashmir State. So, there is a change in Kashmir. It is a change for the better. People are saying no to terrorism; no to cross-border insurgency. But you integrate, you organise emotional integration through railways, and bring Kashmir on the Railway map of India. Do it quickly and do prepare a special plan for that. As far as employment, and other smaller things like, double line etc. are concerned, many other Members will also draw the attention of Shri Nitish Kumar. A good number of jobs are available. I expect that the Railway Department will rise to the occasion and say, "out of these jobs, we earmark this number of jobs for Kashmir."

Madam, lastly, I would like to mention that at the time of constructing the railway line in Kashmir, they must not do another injustice. They will get managers, engineers and others from outside the State. That will be a very bad example. You select engineering graduates, impart training to them, but don't tell us that "we did not have trained personnel there". You train our boys and girls. Girls are prepared to serve in the Railway Department. You get them to Delhi or elsewhere, train them, and give them jobs, but don't send Junior Engineers, Senior Engineers, and Managers from outside the State of Jammu and Kashmir. It will not be correct. People like me will be watching this thing. I hope, Mr. Nitish Kumar will be seriously thinking about Jammu and Kashmir. Thank you very much.

श्रीमती सविता शारदा (गुजरात) **:** माननीय उपसभापति महोदया, सर्वप्रथम मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि उन्होंने आम जनता को नजर में रखते हुए इस बजट को प्रस्तुत किया है। रेल बजट को लेकर लोगों में एक डर एंव उत्सुकता थी लेकिन विकास-आधारित एवं जनहित आधारित रेल बजट प्रस्तुत करके मंत्री महोदय ने यह सिद्ध कर दिया है कि उन्होंने सभी को प्रसन्न करने का प्रयत्न किया है जिसमे वे पूर्ण रूप से सफल हुए हैं और भारत की जनता उन्हें धन्यवाद देना चाहती है।

महोदया, रेल इस देश के आर्थिक और सामाजिक जीवन को प्रभावित करती हैं। भारतीय रेल संसार का दूसरा सबसे बड़ा और एशिया का सबसे बड़ा नेटवर्क मानी जाती है। भारत में प्रतिदिन हजारों गाड़िया लाखों को प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से रोजगार उपलब्ध कराते हुए उन्हें उनके गंतव्य स्थान तक पहुंचाती है । महोदया, माननीय मंत्री महोदय ने सर्वप्रथम प्रधान मंत्री जी के प्रति अपना हार्दिक आभार प्रकट करते हुए कहा है कि उन्होंने राष्ट्रीय रेल विकास योजना का शुभारंभ किया । इसके अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज को सुद्वढ़ करने बंदरगाहों के साथ बेहतर व द्रुत रेल सम्पर्क स्थापित करने और चार महासेतुओं के निर्माण का कार्य किया जाएगा । इस पहल से राष्ट्र की जीवनरेखा कही जाने वाली भारतीय रेल के विकास में तेजी आएगी । इन्ही शब्दों से स्पष्ट है कि राष्ट्र का विकास रेल से ही होगा ।

महोदया, रेलवे बजट के कुछ महत्वपूर्ण मुददों का मंत्री महोदय ने अपने बजट में समावेश किया है जो इस प्रकार है-यात्री भाड़े में कोई भी बढ़ोत्तरी नहीं की गई, माल भाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की गई, 50 नई ट्रेनें चलाई गई राजधानी ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी बढ़ाना सूरत- मुबई के लिए नई ट्रेन, ग्राहकों के लिए श्रेष्ठ सेवा, 1750 किलोमीटर नए रूट की जेहरात, पुलिस दल में लगभग 3500 कांस्टेबलों की भर्ती, हिन्दी, अग्रेंजी एवं जोनल भाषा में रेलवे भर्ती परीक्षा, पत्रकारो को शताब्दी एवं राजधानी में 30 प्रतिशत की राहत, पेशेंट्स के लिए भाड़े में 50 से 75 प्रतिशत की राहत, स्वच्छता, सुरक्षा, यात्री सेवाएं एवं कप्यूटराइज़ेशन आदि महत्वपूर्ण है । इसलिए मैंने इसे जनहित बजट कहा है ।

महोदया, एक कहावत है कि अगुंली पकड़ो तो लोग हाथ पकड़ना चाहते है । यह कहावत ठीक ही है क्योंकि मंत्री महोदय ने इतना अच्छा बजट पेश किया है फिर भी हम उनसे कुछ न कुछ डिमांड करने का प्रयत्न कर रहे है ।

महोदया, सूरत शहर एक औघोगिक शहर है और उसकी आबादी लगभग 35 लाख है । यह एक लक्षित विकास की ओर बढ़ रहा है-टैक्सटाइल्स, डायमंड, ज़री का काम- इनका एक गढ़ होने के कारण पूरे देश से रोज़ी-रोटी कमाने एवं बिजनेस के लिए दूर-दराज़ से लोग यहां आकर बस गए है । सौराष्ट्र, मुंबई, उत्तर प्रदेश,राजस्थान, बंगाल, मध्य प्रदेश, उड़ीसा एवं निकटवर्ती शहरों से आए हुए लोग इसके उदाहरण है ।

महोदया, कुछ ट्रेन्स ऐसी है जो याडों में रूकी रहती है लेकिन अगर उन्हें बढ़ाया जाए तो मुझे पूर्ण विश्वास है कि उससे रेवेन्यू काफी बढ़ेगा-जैसे कि भरूच शटल ट्रेन । यह ट्रेन सुबह 08.30 पर सूरत आती है और शाम को 18.35 पर भरूच के लिए रवाना होती है। इस प्रकार यह ट्रेन दस घंटे तक वहां विश्राम करती है । सूरत से विरार शटल जाने के बाद कोई भी ट्रेन नहीं है, इसलिए इस ट्रेन को दो बार दौड़ाने की मांग की गई है। एक मैमू ट्रेन भिलाड़ से सूरत एवं सूरत से बड़ौदा तक चलाई जाए ताकि बलसाड़ के लोग जो सूरत, भरूच एवं बड़ौदा में नौकरी करते हैं, उन्हें अच्छी सेवा प्राप्त हो सके । गुजरात की राजधानी गांधीनगर को रेल से जोड़ा जाए । मेहसाणा से सूरत इन्टरसिटी ट्रेन की भी मांग हैं।

इंटरसिटी ट्रेन बड़ौदा से चलकर बलसाड़ तक जाती है उसे वापी तक बढ़ाया जाए ताकि श्रमिक वर्ग लाभ प्राप्त कर सके । यह गाड़ी दस घंटे तक बलसाड़ में रूकी रहती है । अगर उसे चलाया जाएगा तो इससे हमें रेवेन्यु भी अधिक मिलेगी । ट्रेन नं. 9109/9110 गुजरात क्वीन को दहानु रोड तक बढ़ा दिया जाए क्योंकि यह ट्रेन चार घंटे तक स्टोन पर खड़ी रहती है । ट्रेन सं. 9045,9046 सूरत वाराण्सी एवं सूरत भागलपुर एक्सप्रैस को भी बढ़ाया जाए। महोदया,यह डिमांड मेरे हिर के लोगों की थी। इनके अलावा मैं अब अपनी भी कुछ डिमांडस के बारे में कहना चाहती हूं कि कुछ ट्रेनों में सूरत से इमरजेंसी सीटों का कोटा बहुत कम है, उसको भी बढ़ाया जाना चाहिए । जैसे कि कर्णावती एक्सप्रेस, स्वराज एक्सप्रैस, हावड़ा एक्सप्रैस, गोल्डन टेम्पल आदि इसके उदाहरण हैं । मंत्री महोदय ने जो सूरत मुम्बई के लिए नई ट्रेन दी हैं, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहती हूं । मैं साथ ही यह भी पूछना चाहती हूं कि उनकी कब से यह ट्रेन शुरू करने की मंशा हैं? चूंकि सूरत शहर विश्व में अपना एक स्थान रखता है, इसलिए इसे एक मार्डन स्टेशन बनाने की मेरी विनती है । 15 सूरत मे और 3 उधना में कम्प्यूटराइज बुकिंग स्टेशन हैं । मैं यह चाहती हूं कि ये बढ़ाकर 18 से 22 कर दिए जाएं । क्योंकि इतनी आबादी के लिए सिर्फ 18 कम्प्युटराइज बुकिंग स्टेशन कम हैं। ताप्ती गंगा का जो बिजलीकरण किया गया है, यह कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। यह कार्य सिर्फ नंदुरबार तक ही हुआ है, इसका जल्दी से जल्दी भुसावल तक बिजलीकरण कर दिया जाए । इसमें सिर्फ 18 ही डिब्बे हैं, अगर इनको बढ़ाकर 22 डिब्बे कर दिया जाएं तो वहां की जनता को काफी सुविधा मिलेगी। मंत्री महोदय,से मेरी एक और विनती है कि रेलवे के आस-पास की जो जमीन है, उस पर इन्क्रोचमेंट बहुत बढ़ रहा है। असको फैंसिग करके सरकार अपनी तरफ ले ले क्योंकि बाद में इसको खली कराने में बहुत मुश्किल होती हैं। सूरत शहर में जमीन करोड़ों के भव बिक रही हैं। मैं यह चाहती हूं कि मंत्री महोदय इस इन्क्रोचमेंट को दूर करने के लिए जल्दी से जल्दी फैंसिग करवा लें । मंत्री महोदय, हमेशा फास्ट टैंक ट्रेन की बात करते है, मुझे लगता हैं कि कई बार पटरियां का अदलने का भी काम होना चाहिए नहीं तो एक्सिडेंट्स का खतरा बढ़ जाता हैं । सबसे अधिक रेवेन्यू दक्षिणी गुजरात वापी एंव सूरत से आता है । मुझे लगता हैं कि इसके लिए विथातौर से एक पैकेज भी देना चाहिए । क्योंकि वहां पर पार्किगं की व्यवस्था और रैन बसेरा की सुविधा भी देनी चाहिए । लोग वहां बीस-बीस घंटे ट्रेन का इंतजार करते रहते हैं । इसलिए कुछ खास पैकेज यदि सूरत को दें तो मुझे लेगगा कि हम जो मार्डन रेलवे स्टोन बनाना चाहते हैं, बन जाएंगा । इसके साथ ही मैं मंत्रीद महोदय से दो-तीन और बातें कहना चाहती हुं कि वहां पर जो महिलाओं के शोचालय हैं , वे बहुत ही खराब अवस्था जी इस ओर भी ध्यान दें । मेरे पूर्ववक्ताओं ने यहां पर बहुत लाभ और हानि की बातें कही हैं कि इससे लाभ होगा और इससे हानि होगी । मैं इससे नहीं जाना चाहती हूं लेकिन मंत्री महोदय एक बहुत ही अच्छा बजट लाए हैं। इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देती हूं और अंत में एक और बात कहती हूं कि मुम्बई और अहमदाबाद के बीच तीसरी रेल लाइन

डालने का वचन मंत्री महोदय ने कब से दे रखा है, वह अभी तक पूरा नहीं किया है । इसलिए इस तीसरी लाइन को जल्दी से जल्दी पूरा करवाने का प्रयत्न करें । Last, but not the least. मैंडम, हम लोग अगस्त क्रान्ति से आते हैं । मैंने पहले भी मंत्री महोदय से कहा है। यह ट्रेन मुम्बई से 5.40 पर चलती हैं और दूसरे दिन निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन पर 11 बजे पहुंचती हैं। लगभग बीस एमपी इस अगस्त क्रांति में यात्रा करते हैं । मेरी मंत्री महोदय से एक नम्र विनती हैं कि मुम्बई से उस ट्रेन की पांच बजे शुरू करें ताकि यहां पर यह ट्रेन दस बजे पहुंच जाए । क्योंकि वहां पर हमारे लिए एयर पोर्ट भी नहीं है । हम लोग काफी प्रयत्न कर रहे हैं कि एयर पोर्ट बने ताकि हम लोग ठीक समय पर सदन में पहुंच सके । इसमें अभी काफी ढील है इसलिए मैं यह चाहती हूं कि मत्री महोदय हमे कम से कम एक फास्ट ट्रेन दे दें । इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय को बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूं ।

SHRIMATI PREMA CARIAPPA (Karnataka): Madam, the Indian Railways is one of the largest railway systems of the world. Railways manage to run 14,444 trains daily carrying more than a million tonnes of freight traffic and about 14 million passengers covering 6,856 stations with the help of 1.5 million employees. Railways are really doing a great job.

Today the Railways are facing great challenges. They are facing a resource crunch. If we look at the growth of rolling stock *vis-a-vis* growth in freight and passengers, we find that various operational stock including tracks are under tremendous pressure. Railways are also losing to road traffic. They are also to shoulder certain social responsibilities for which they are not being compensated.

If we look at the Railway Budget for 2003-04 in the above backdrop, it has no strategy and no direction. It has really disappointed those who were expecting an innovative and reforms-oriented budget.

The thrust during the Tenth Five Year Plan, so far as Railways are concerned, is to expand the capacity. This is the second Budget so far as the Tenth Five Year Plan is concerned and it has not reflected any move towards this thrust.

if we look at the allocation of funds under major investment heads, there is no appreciable increase in crucial heads like rolling stock, signalling and telecommunications, traffic facilities, etc.There is reduction in out-lays for new lines, gauge conversion, doubling and track renewal if we compare Budget Estimate for 2003-2004 with Revised Estimate for 2002-03.

If we look at the revised targets for 2002-2003 with achievements up to December 2002, it reveals a poor performance of the Railways.

Madam, please allow me to quote certain statistics from the performance Budget of Railways for 2003-2004. Madam, the revised target for electricity for 2002-2003 was 375 Kms and achievement up to December 2002 is only 208 Kms. In the case of track renewal, the revised target for 2002-2003 was 4000 Kms. and the achievement up to December is 2300 Kms. The revised target for the construction of new lines for 2002-2003 was 1190 Kms and the achievement up to December 2002 is only 63 Kms. In gauge conversion, the revised target for 2002-2003 was 890 Kms and the achievement up to December 2002 is only 39 Kms. The revised target for wagons for 2002-2003 was 17,000 but the achievement up to December 2002 was only 11,501. The major thrust of the Railways plan for 2003-2004 is on new lines, track renewals doubling and augmentation of traffic facilities, signal and telecommunications and acquisition of rolling stock. However, the Budget for 2003-2004 has not laid any emphasis on these, as revealed by the provisions made under these heads.

Madam, the growth target of 8 per cent fixed for the Tenth Plan cannot be achieved without a strong infrastructure sector, especially Railways. Since the resources are scarce, they should be used judiciously. It is just wasting of resources if projects are delayed and resources are spread thinly on various projects. The augmentation of capacity of high-density routes should receive high priority.

There is also a need to weed out corruption. Leakages should be plugged. Productivity of both rolling stock and workers should be increased. Today, the average speed of a freight trains is only 24 Km. per hour.

The Budget has not only failed to make an attempt for resource mobilisation, but it has also failed to put forward a strategy for increasing productivity.

A majority of railway accidents is due to derailment. There is a need to strengthen the routes which carry maximum trains. Track renewals and construction of new bridges in place of old ones should also be taken up aggressively. Doubling of tracks should be completed on a priority basis. Madam, the railways should frequently organize cleanliness drives. Coaches and stations should be kept clean. The Railways should

outsource the job for getting coaches and stations clean. The main thrust of the Indian Railways, at this juncture, is to operationalise its strategy to launch the railway network into a higher trajectory, especially, of higher growth rate in freight traffic. For this, besides productivity improvement, investment, capacity enhancement, technological upgradation of the Indian Railways would be a necessary pre-condition. What is required is a visionary leadership.

Madam, as far as Karnataka is concerned, my colleagues Shri M.V. Rajasekharan and Shri K. Rahman Khan have spoken about the needs of the State of Karnataka. But, I am sorry to say that the Railway Minister, as correctly observed by the Chief Minister, Shri S.M. Krishna, has not considered the aspirations of the people of Karnataka. The State has been ignored, while sanctioning projects under the Rs. 8000 crores National Rail Vikas Yojana, despite a plea to link Mumbai-Bangalore *via* Hubli. As has been already stated by the hon. Minister about the linking of Hassan-Mangalore broad gauge, I request the Railway Minister to link Hassan-Mangalore *via* Coorg. Madam, Coorg is a tiny district, which has contributed a lot to the nation, and Coorg is the place which has produced two great Generals, General K.M. Cariappa, and General Thimmaiah, and even today, many people from there work in the Armed Forces, and many work outside Karnataka. But we have to railway connectivity. I request the hon. Minister to instal a computerised reservation counter at Mercara the headquarters of Coorg district, so that the people who come from outside for holidays, they can reserve their tickets in Coorg itself. Otherwise, they have to go all the way to Mysore, which is about 100 Kms. just to book their return tickets. I hope the Minister will make a note of this and do the needful. Thank you.

SHRI B.S. GNANADESIKAN (Tamil Nadu): Madam Deputy Chairperson, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Madam, I am happy to participate in the discussion on the Railway Budget, and I thank the hon. Railway Minister and congratulate him for dedicating this year for customers, and declaring this year as the 'Customers Satisfaction Year". But I hope that the promoses contained in his Budget speech, will be fulfilled in full, before this year ends. Many of my colleagues have expressed their views that this Budget is prepared with an eye on election. In fact, I want that whenever the Railway Minister prepares the Railway Budget, he

should always be conscious that in that year, election is going to take place. That will save the people from the hike in passenger fare and also the hike in freight. Madam, an organization having 14 million people, definitely owes a commitment to the nation, and I hope that commitment will be fulfilled.

As far as India is concerned, it is a vast country, with different States. Therefore, demand is being raised by several States that the fund allocation to them must be more. It is but natural. But, as Railway Minister, he has to take into consideration the overall position, and find out which State requires the necessary funds, and it should be done on a profitable basis. Unfortunately, I want to make one comment. There is a Tamil saying: 'Yanaippasikku Solappori'.

It means, the Railway Minister is trying to feed a hungry elephant with a pop corn, as far as Tamil Nadu is concerned. 60 per cent of the track is metre gauge only, and not much of broad gauge is there. The funds allotted for various projects are very meagre. For instance, in Madurai division, a sum of Rs. 150 lakhs has been allotted, but still, a sum of Rs. 1431 lakhs is required for replacing signalling gears of the centralized operation points. The Madurai-Rameswaram, Trichy-Manamadurai projects have been given a raw deal. In the same way, four projects have been promised to be fulfilled by 2004, which, I am afraid, is not possible with the available funds, work on the Rajapalayam-Tenkasi BG line has to be expedited. The Trichendur-Tirunelveli-Tenkasi BG line has not found a mention; it has to be taken up.

Madam, the Government had a Railway Minister from Tamil Nadu during the Congress regime — Shri O.V. alagesan. Now, after several years, we have Shri A.K. Moorthy as the hon. Minister of State for Railways. Only during Shri O.V. Alagesan's time, the Chennai-Villupuram electrification work was completed. Now, in Tamil Nadu, except the Katpadi-Arakkonam section, there is no other electrification work under progress. Therefore, I demand that the electrification of trains from Villupuram to Madurai has to be extended. Sabarimala is an important pilgrimage centre in Kerala, which is visited by lakhs of people from Tamil Nadu. The demand for a BG line between Dindigul and Sabarimala is raised every year. In fact, a report was submitted to the Railway Board on 17-11 -1997. But, as usual, the Railway Board has shelved the project. I request that since Dindigul, Battalagondu, Periyakulam andTheni are all commercial centres on the way, this track will be beneficial to all. Therefore, this project needs

to be taken up. As a person hailing from Battalagondu in Oindigul district, it is my personal request to the hon. Minister to have this project included.

Madam, apart from these, I would like to make a few suggestions for the consideration of the Railway Ministry. This country heavily invested in the metre gauge tracks. Everybody is demanding doubling of BG tracks, which is not possible with the available funds. Therefore, my suggestion to the hon. Railway Minister is to retain the existing metre gauge tracks, wherever possible, along with the BG lines, so that trains can be run both in metre gauge and broad gauge. These mixed gauge tracks can be used in such a way that during the day-time, metre gauge trains can be run, and during night, broad gauge trains can be run.This mixed gauge operation can be tried by the Railways, at least, in some sectors. To a question, which I put in the House, the reply given was that in the year-end, they are selling the metre gauge tracks for a meagre value. The investment made in the metre gauge tracks should not be wasted. Therefore, I request you to kindly consider my suggestion. Instead of having BG conversion/ doubling in ail routes, patch doubling can be considered. This is being done in the Madurai Division at Ambatturai. This can also be considered between Chennai and Nagercoil. For instance, if you have this patch doubling work done in 15 places, roughly with a 15 km track, taking up one kilometre in each area, three more trains can be run by this process.

Madam, through you, I would request the hon. Minister that in all long-distance trains, a mobile dispensary may be provided with a doctor and a nurse; also, a small library and a video system may he provided. When the entire transport system is being upgraded, we are running the train, as it was run during the British regime. During the night, when the train halts at a station, people have to peep out of their windows and strain their eyes to know the name of the station. Therefore, a public address system may be introduced, so that the name pf station, the time and other information can be announced in all coaches, to keep the travellers informed. The modernisation of platforms and stations is important. Madurai, Kodaikanal Road, and Dindigul stations need to be modernized, and platform need to be extended. *(Time belt)* The reservation charts are not clearly visible at the night, so, these must be illuminated. Also, the charts can be faxed to the destination stations, so that the waiting relatives and friends can receive the travellers with ease.

4.00 P.M.

Madam, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the loss suffered by the railways due to damages in the transportation, particularly, in respect of the oil corporations which are sending oil through railway tankers. Whenever a case is filed by the Petroleum Corporation, the defence of the Railways is that the top value is the responsibility of the Petroleum Corporation; because the top valve is not properly tightened, there is a leakage through the valve. This results in wastage of public money.The Petroleum Corporation and the Railways are involved in cases in the court, damages are claimed, and the Railways are settling the claims. Therefore, Railways should take into account the loss by way of theft of railway properties, compensation paid for goods lost, stolen and damaged during transportation, particularly, the loss sustained by loss of petroleum products has to be ascertained. This will give an idea of the revenue loss sufered by the railways.

Madam, a high level committee may be constituted to suggest improvements in the existing system of providing facilities to passengers, and also, to suggest ways and means to augment the revenue of the Railways by involving the advertisers and corporate houses, etc. Even in important railway junctions there can be a dispensary in collaboration with the private hospitals. In fact, in Chennai, a new concept has been developed that big hospitals are stationing their ambulance van with a doctor in fron of the railway junctions. This can also be introduced in all the important junctions.

Madam, I request the hon. Railway Minister to consider all these suggestions. In fact, in Tamil "Nadu, all MPs had two meetings with the Railway Minister and other officials. I thank Shri A.K. Moorthy for the same, and I hope the efforts will continue involving the elected Members and the Members of Rajya Sabha, in order to improve the functioning of the Railways. Thank you.

उपसभापति : श्रीमती गुरचरण कौर । समय कम है, थोड़ा-थोड़ा बोल लीजिए ।

श्रीमती गुरचरण कौर (पंजाब): उपसभापति महोदया, रेलवे मंत्री जी ने जो यहां पर एक बहुत बढ़िया लोकप्रिय, जनता का हितैषी बजट लाया उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देने के लिए खड़ी हुई हूं । जन सामान्य से लेकर अमीरो के लिए, सीनियर सिटीजन के लिए, कलाकारों के लिए, पत्रकारों के लिए यह बजट सचमुच में एक उपहार है, तोहफा है। एक बहुत ही अच्छा बजट लाने पर मैं रेल मंत्री जी को बार-बार बधाई देती हूं ।

उपसभापति महोदया, माननीय मंत्री जी द्वारा 50 नई गाड़ियों को चलाने, 13 गाड़ियों के फेरे में विस्तार करने और 24 गाड़ियों के विस्तार करने की घोषणा करना, यह सचमुच में एक बढ़िया काम हैं । इसी के साथ ही साथ इन्होंने चार पार्सल गाड़ियां स्पेशल लगाने की बात कही है, यह भी बहुत बढ़िया हैं क्योंकि इससे व्यापार में वृद्धि होगी । यह बजट इसलिए भी प्रशंसनीय है कि लाइनों को बंदरगाहों के साथ जोड़ने की भी व्यवस्था की है, उससे भी व्यापार में बहुत वृद्धि होगी और एक्सपोर्ट में भी बहुत लाभ होगा । सुरक्षा की ओर भी बहुत ही बढ़िया ध्यान दिया गया है । बजट में किसी पर किराए का बोझ भी नहीं डाला गया है, फिर भी यह बजट लाभकारी बजट है, घाटे का बजट नहीं है । इसे कहते हैं – न हींग लगी न फिटकरी, रंग चौखा होए । किराया कम होने से सवारी ज्यादा आंएगी और मुसाफिर ज्यादा होंगे तो रेलवे का लाभ ही होगा । इसके साथ ही साथ इस बजट की विशेषता यह है कि जो सतत पथ परिवहन योजना बनाई गई हैं, यह भी लोगों के लिए बहुत ही बहुत लाभदायक होगी । इसके अतिरिक्त टक्कररोधी प्रणली जो हैं, वह भी प्रंशसनीय हैं क्योंकि इससे दुर्घटनाएं टल जाएंगी । विदेशों मे भी इसकी महत्ता बढ़ी हुई हैं। ....(**व्यवधान**)...

श्री मूल चन्द मीणा (राजस्थान) : मैडम, रेलवे में दो स्टेट मिनिस्टर हैं, एक कैबिनेट मिनिस्टर हैं, और उनमें एक भी माननीय सदन में नहीं है । रेलवे मंत्री हाऊस में नहीं है । ...(**व्यवधान**)...

उपसभापति : बताया कि पानी पीने गए हैं । अभी आ रहे हैं ।

श्रीमती गुरचरण कौर : उपसभापति महोदया, यह एक ऐसा बजट है, जो कि खुशियां ही खुशियां प्रदान करने वाला है । देश के प्रधानमंत्री से लेकर एक सामान्य व्यक्ति तक, सब ही खुश दिखाई देते हैं । ऐसा बजट न तो आज तक आया था और मुझे आशा भी नहीं है कि कभी आगे भी आएगा ।....(**व्यवधान**)... यह प्रशंसनीय बजट हैं, लेकिन कई सदस्यों ने आरोप लगाया कि यह बजट चुनाव की दृष्टि से बनाया गया है । ऐसी बात नहीं है जो रेलवे मंत्री जी है, वह लोगों की भावना को समझते हैं और इसलिए उन्होंने यह मर्मस्पर्शी बजट बनाया हुआ है । इससे लोगों को लाभ ही लाभ होगा । मंत्री जी जानते हैं कि हमारे देश की जनता की जब तक तकलीफ दूर नहीं होगी तब तक हम लक्ष्य तक नहीं पहुच पाएंगे । हमारा लक्ष्य हैं जनता की सेवा करना और उसमें मंत्री जी बिल्कुल खरे उतरे हैं ।

महोदया, मैं मंत्री जी का पंजाब के लिए की गई एक-दो बातों के लिए जरूर धन्यवाद करना चाहूंगी। इन्होंने बरूगढ़ से अमृतसर के लिए जो गाड़ी चलाई है, उसके लिए मैं इनका धन्यवाद करती हूं। इसी तरह से इन्होंने जो जम्मू तवी एक्सप्रैस का फिरोजपुर तक विस्तार किया है, यह भी प्रशंसनीय है। परन्तु एक छोटी सी बात की ओर मैं इनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी कि पंजाब तीन हिस्सों में बंटा हुआ है-माझा, दोआबा और मालवा। महोदया, मालवा बेल्ट की ओर थोड़ा कम ध्यान दिया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगी कि इसकी ओर भी विशेष ध्यान दियाजाए। हमारी एक शताब्दी थी भंटिडा तक, हम उसको फिरोजपुर तक ले जाना चाहते हैं, परन्तु उसको बंद कर दिया गया है। यह हमारे लिए थोड़ी खेद की बात है। मैं मंत्री जी से एक अनुरोध करना चाहती हूं और मुझे आशा है कि वे मेरी बात को जरूर मानेंगे। एक स्थान है साबों की तलवंडी, जिसको गुरू की काशी भी कहते हैं। यह सिख समुदाय का एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है, जहां पर हमारे दशमेश पिता गुरू गोविन्द सिंह जी ने श्री गुरू ग्रथ साहब की मौखिक रूप से बाबा दीप सिंह जी से रचना करवाई हैं। इसका उतना ही महत्व हैं जितना नान्देंड मे हुजूर साहब का महत्व हैं। जितना पटना का महत्व है, उतना ही महत्व इस गुरू की काशी का है। सिख समुदाय तो क्या, पंजाब के जो भाई सिख भी हैं, उनकी भावना भी इससे जुड़ी हुई हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यही अनुरोध करूंगी कि सभी सिंख समुदाय और पंजाब के लोगों की भावनाओं का आदर करतें हुए इस स्थान को रेल से जोड़ा जाए। हमारा इतना बड़ा तीर्थ स्थान आज तक रेल से नहीं जुड पाया। पिछली सरकारों को भी हम बार-बार कहते रहे लेकिन किसी ने भी इसकी ओर ध्यान नहीं दिया। मुझे आशा है कि हमारी सरकार इस ओर जरूर ध्यान देगी और इसको रेल से जोड़ा जाएगा। यह रेल से इस प्रकार जुडेंगा-भटिंडा-दिल्ली फाटक से कोटशमीर, भागी बान्दर, तलवंडी, साबो , जगह रामतीर्थ, सिंगों, लहरी, रथेहा, सूतिया रोड़ी, सरदूलगढ़, फतेहगढ़, बाद, हशियाई होती हुए यह रेल दिल्ली पहुंचेगी। इस जगह को देखने के लिए, इसके दर्शन करने के लिए, स्नान करने के लिए यहां पंजाब से ही नहीं, विदेशों से भी लोग आते हैं। जब यह दिल्ली के साथ सीधा जुड जाएगा तो इसका महत्व और भी बढ़ जाएगा। इसकी पवित्रता के कारण इसका महत्व तो है ही, इससे लोगो को सुविधा प्राप्त हो जाएगी और विदेश से आने वाले हमारे सिख भाई भी सीधे यहां पहुंच पाएंगे। मैं कहना चाहती हूं कि इस तरफ एक लाइन लगाकर साबों की तलवंडी या गुरू की काशी के स्टेशन को बहुत ही बढ़िया बनाया जाए, यह मेरा आपसे बार-बार अनुरोध है और मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी मेरी बात जरूर मानेंगे।

मेरे इलाके की एक और बात मैं आपसे कहना चाहती हूं कि डिस्ट्रिक्ट फरीदकोट में जायको एक बहुत ही ऐतिहासिक स्थान है। इतिहास में क्या, सारी दुनिया जायको के मोर्चे की जानती हैं, वह बहुत ही क्रांतिकारी मोर्चा था। मैं तो कहती हू कि स्वतंत्रता दिलाने में इस मोर्चे का भी विशेष स्थान है। हमारे प्रधानमंत्री, श्री जवाहर लाल नेहरू जी सब इस मोर्चे पर गए तो इस मोर्चे ने नाजायको के इलाके का मोर्चा न होकर इंटरनेशनल रूप धारण कर लिया था और वहां पर नेहरू जी को अरेस्ट

कर लिया गया था उस किले में । इसलिए इसका विशेष महत्व है। महोदया, मैं यह कहना चाहती हूं कि कोई भी गाड़ी आए, वह इस स्थान पर जरूर रूकनी चाहिए । जो अमृतसर-जयपुर गाड़ी आती है लेकिन यहां पर रूक नहीं पाती । अन्य नई गाडियों के साथ-साथ यह भी रूके । साथ ही साथ मैं यह भी कहूंगी कि जो किसान एक्सप्रेस हैं वह भटिंडा ही खड़ी रहती है । हम चाहते हैं क वह फिरोजपुर तक जाए ताकि बीच में से जेतो को भी कवर कर ले । महोदया, मैने पिछली बार भी माननीय मंत्री जी से बोला था । ...(**समय की घंटी**)... पता नहीं उन्होंने इस तरफ ध्यान नहीं दिया कि जेतो, फरीदकोट, कोटक पुरा में जो प्लेटफार्म है वे बहुत नीचे है और छोटे है । बहुत दूर तक गाड़ी जाकर ठहरती है । तो वहां जो तारें लगी है उसमें से अढ़कर गिरना पड़ता है । ऐसी घटना मेरे साथ भी एक बार हुई थी । महोदया, ऐसा है कि मंत्री जी ने मुझे उत्तर तो दिया लेकिन उस उत्तर में उन्होंने यह बताया कि यह "ई" क्लास का स्टेशन है। महोदया,जब यह स्टेशन बनाया गया था तो उस समय यहां 40 करोड़ के करीब जनसंख्या थी । अब सवा सौ करोड़ के करीब है । तो क्या यह अभी तक भी "ई" क्लास का ही रहेगा । यह जगह इतनी बढ़िया है, यहां व्यापारी लोग है तथा इतनी जनसंख्या बढ़ गई है तो अब सभी "ई" क्लास स्टेशनों को ए-क्लास या बी-क्लास में क्यों नहीं बदल देते । मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाह रही थी । साथ ही साथ यह भी कहूंगी कि जो अमृतसर से लुधियाना शताब्दी एक्सप्रेस आती है वह एक ही बार आती और जाती है । लेकिन वहां की जनसंख्या को देखते हुए, ट्रेफिक को देखते हुए दो गाड़ियां अवश्य होनी चाहिए । क्योंकि पंजाब का सबसे बड़ा लुधियाना शहर है, इसके लिए मैं अवश्य कहूंगी । महोदया, जो बंदरगाहों से लाईनों को जोड़ा है इससे व्यापार बढ़ा है । इससे एक्सपोर्ट- इंपोर्ट में अच्छी सहायता मिल पाएगी । महोदया, मैं एक-दो सुझाव और देना चाहूंगी ।

उपसभापतिः आपका तो टाइम भी नहीं था ।

श्रीमती गुरचरण कौरः महोदया, आपकी कृपा से थोड़ा और बोलूंगी ।

उपसभापतिः मेरी कृपा होगी मगर थोड़ा ...(**व्यवधान**)

श्रीमती गुरचरण कौरः रेलवे में 20 हजार पद खाली है जिनको भरना है । 35 हजार रेलवे सिपाहियों के पदों को भी भरना है । मैं चाहती हूं कि उसमें महिलाओं को 33 परसेंट आरक्षण दिया जाए जिससे महिला वर्ग को भी इसका लाभ पहुंच सके ।

उपसभापति : यह बात आपने अच्छी कही है ।

श्री मती गुरचरण कौर : महोदया, इसी के साथ- साथ ऐसा बढ़िया बजट लाने के लिए मैं बार-बार अपने मंत्री जी को और हमारे प्रधानमंत्री जी को भी इसकी बधाई देती हूं । धन्यवाद।

उपसभापति : आपके पूरे भाषण में यह आखिरी जुमला अच्छा था । रेल मंत्री जी आपको रेल दें या नहीं दें आरक्षण जरूर दे देंगे ।

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी: अभी जो लोग बोलेंगे उनकी पार्टियों का समय खत्म हो चुका है । अभी हम लोग बैठ करके सब आपके भाषण सुन रहे है तो जरा कृपा करके एक दूसरे को एडजस्ट करिए, तो कोई न कोई कट जाएगा ।

श्री मूल चन्द्रमीणा : जो 5 बजे तक चलने दें मैडम ।

उपसभापति : 5 बजे तब सब का हो जाना चाहिए इसीलिए तो मैं बैठी हूं ।

†मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी (मध्य प्रदेश) बहुत- बहुत शुक्रिया डिप्टी चेयरमेन साहब । वक्त की कमी के बावजूद बल्कि वक्त न रहने के बावजूद आपने हम लोगों पर मेहरबानी फरमाई और बोलने का मौका दिया । हम बहुत शुक्रगुजार हैं। आपके । मैडम, रेलवे बजट 2003-2004 में वजीरे रेलवे नीतीश कुमार साहब ने हर साल की तरह इस साल भी मुसाफिरों की सहुलियत के लिए बहुत सारी घोषणाएं की । मगर इन ऐलानात पर कितना अमल होगा वह वक्त बतलाएगा । इससे पहले भी बहुत अच्छे- अच्छे ऐलानात पर और बहुत अच्छी घोषणाएं होती रही है । नतायज जीरो बटा सन्नाटा की शक्ल में आते रहे हैंइस वक्त हमारी रेलवे जिन मसाइल से दो चार है, अवाम जिनसे दो चार है और रेलवे के पैसेंजर जिन मुसीबतों से गुजरते हैं, हमारी हुकूमत हो इस पर खुसूसी तौर पर जागरूक होना चाहिए रेलवे को डेढ़ सौ साल होने को आ रहे है ।मगर देखा जाए तो टेक्नालाजी के एतबार से हमने वह तरक्की नहीं की है जो तरक्की दुनिया के दूसरे मुल्कों में हमारे बाद रेलवे की स्थापना के बाद हुई है । बजट में रेलवे के हिफाजती इंतजामात को चुस्त-दुरूस्त करने की बात कही गई है । मगर जिस तरीके से 2001 से लेकर अब तक घटनाएं हुई हैं और हादसात की शक्ल में सैकड़ों – हजारों जानें गई है, करोड़ों – अरबों का नुकसान हुआ है, ऐसा अभी भी कुछ नहीं लगता है कि इन हादसात से सबक सीखने पर आगे इक़दामात में बहुत कुछ करने की प्लानिंग की गई हो । रेलवे को महफूज़ समझकर लोग इसमें सफर करते है । किराया नहीं बढ़ा बहुत अच्छी बात है । लोगों की सुविधा का ऐलान किया गया, यह भी बहुत बेहतर है । मगर कितनी सुविधाएं है, स्टेशनों पर जाकर उसका अंदाजा होता है । बिल खुसूस वह तबका जो मुल्क की हर आसाइश से महरूम है और मुल्क के लोगों को हर आसाइश देता है । उस तबके को इस बजट में आशा की कोई किरण दिखलाई नहीं देती है। अगर किराया कम हुआ है तो उस तबके का जिसका किराया अगर कम भी नहीं होता तो उसकी सेहत पर कोई असर नहीं पड़ता । मगर वह तबका जो बड़ी मुश्किल से पैसे कमाता है और अपने को बहुत मुश्किल में डालकर टिकट खरीदता है नौकरी-चाकरी के लिए, रोजगार के लिए यहां से वहां मारा-मारा फिरता है, ट्रेनों के ऊपर बैठकर

† Transliteration of Urdu Script.

लोग चलते हैं, उस तबके को कतई तौर पर ध्यान में नहीं रखा गया है। पैसेंजर ट्रेनें हमारी और आपकी नजर में हैं जितने भी लोग यहां पर बैठे हुए हैं, हर आदमी पब्लिक का प्रतिनिधि हैं, उनके इलाकों में भी पैसेंजर ट्रेनें हैं। यह और बात है कि हम लोग पैसेंजर ट्रेनों में नहीं चलते। मगर पैंसेजर ट्रेनों की जानकारी हम लोगों को है। पैंसेजर ट्रेनों में लाइट बिल्कुल गोल होती है, पानी का कहीं दूर-दूर तक पता नहीं होता हैं। टंकी ही खाली नहीं होती है, उसमें टोंटी भी लोग निकालकर ले जाते हैं। यह लावारिस ट्रेनें है, उनको लावारिस ट्रेनें कहा जाना चाहिए। उन लावारिस ट्रेनों का कोई वारिस नहीं है। क्या उन ट्रेनों में जो लोग सफर करते हैं वे हिन्दुस्तानी नहीं हैं ? वे किराया नहीं देते हैं या उन्हें आसाइश के साथ जीवन गुजारने का हक नहीं है। बिल्कुल ऐसा लगता है जैसे भेड़-बकरी, जानवर उसमें भर दिए गए हैं। उन भेड़-बकरी, जानवरों का तो कोई रखवाला भी होता है, उन बेचारों का तो कोई रखवाला भी नहीं होता है। यह बात बिल्कुल सच्ची है , जहां भी चाहिए जाकर देख लीजिए।

मैडम, रह गई बात बड़े लोगों के सफर करने की सेकेंड ए.सी. थर्ड ए.सी. में। फर्स्ट ए.सी. में तो बहुत रेअर लोग सफर करते हैं और सेकेंड ए.सी. में वीआईपी और बिजनेसमैंन लोग सफर करते हैं।

उपसभापति : एम.पी. लोग भी करते हैं।

† मौलाना ओबैदुल्लाह खान आजमी : मैडम, मैंने वीआईपी लोग कह दिया है। मैं आपकी बात को कबूल करते हुए एम.पी. लोग भी कहना चाहूंगा।

मैडम, सुरक्षा का एक बहुत बड़ा सवाल पैदा हो गया है। इसलिए कि अब सेकेंड ए.सी. भी कहीं से सुरिक्षत नहीं रह गया है। जो लोग उसमें सफर करते हैं, वे इसलिए सफर करते हैं कि उसमें आराम से सफर कर लेंगे, बिजनेसमैन तबका उसमें बैठकर लिखता है, पढ़ता है, अपना काम करता है। मगर गाड़ी चलाने वाले लोग और बिल खुसूस रेलवे के लोग मिलजुलकर उन डिब्बों को थ्री टायर से बदतर बनाते जा रहें हैं। और उसमें भी लोग बिना टिकट बड़े आराम से चले जाते हैं, दो –चार सौ रूपये ले लिए जाते हैं और नतीजन, बिजिनेसमैंन तबके का और उस तबके का जो तबका इनटाइटल है, जबर्दस्त नुकसान होता है। इसी तरह से एक दो बातें नहीं है, बातें बहुत हैं। मगर मुझे सिर्फ दो मिनट और चाहिए। एक तो मैं यह कहना चाहता हूं कि एक्सप्रेस गाड़ियों में जनरल डिब्बे बहुत कम है। एक आम मुसाफिर, जिसे सिर्फ सौ डेढ़ सौ किलोमीटर जाना है, भीड़ होने की वजह से मजबूरन थ्री टायर में चढ़ जाता है। नतीजतन उसका यह सफर उसे मुजरिम बना देता है। ऐसी सूरत में या तो डिब्बे ज्यादा होने चाहिए ताकि वह आराम के साथ न सहीं, दौड़-धूप करके उन डिब्बों मे बैठकर किसी तरह से अपना सफर पूरा कर सके। मगर ऐसा नहीं होता है। उसके ऊपर जुर्माना लग जाता है। मेरा एक छोटा सा मशविरा यह है कि ऐसे लोगों के लिए ऐक्सप्रेस गाड़ियों में या तो जनरल डिब्बों की तादात बढ़ा दी जाए ^

† Transliteration of Urdu Script.

या कम दूरी की गाड़ियों में डिब्बें में चलने वाले टी.सी. के पास ऐसी सरचार्ज बुक हो कि अगर कोई मुसाफिर डिब्बे में जगह होने की सूरत में अपने टिकट के साथ दाखिल होता है तो उस पर जुर्माना करने के बजाय 20-25 रूपये का सरचार्ज लगाकर उसे रिजर्व डिब्बे में खाली सीट पर सफर करने की इजाजत दे दी जाए । ऐसा करने से रेलवे की आमदनी भी बढ़ जाएगी और मुसाफिर को काबिले-बर्दाश्त खर्च उठाकर सफर करने में आसानी भी होगी । उम्मीद करता हूं कि मेरी इस तजवीज पर गौर किया जाएगा । साथ ही साथ एक और बात अर्ज करना चाहूंगा कि ट्रेनों के अंदर बीड़ी सिगरेट पर पूरी तरह से पाबंदी लगनी चाहिए । अकसर ये चीजें हादसे पैदा करती हैं और ट्रेनों का नुकसान होता है, महोदया, ट्रेन इस मुल्क में हमारी नीतियों के प्रचार-प्रसार का सबसे बड़ा माध्यम है । मैं रेलवे की हिन्दी सलाहकार समिति का मैंम्बर था। उस वक्त मैंने एक सुझाव दिया था, जिस सुझाव को उस वक्त की रेलवे मिनिस्टर मिस ममता बैनर्जी ने कबूल भी कर लिया था और वह सुझाव रेलवे में शामिल भी कर लिया गया है। मैंने रेलवे में हिन्दी के प्रचार और प्रसार के लिए यह सुझाव दिया था कि "हिन्दी है, हमवतन हैं, हिन्दोस्तां हमारा" – यह एक ऐसा मिसरा हैं, जिसको अगर रेलवे के डिब्बों पर लगा दिया जाए तो जिन इलाकों में हिन्दी का विरोध होता है – उन इलाकों में भी रेलवे जाती हैं – लोगों की नजर इस पर पडेंगी और हिन्दी का भी प्रचार-प्रसार होगा, देश भक्ति के जज्बे का भी इजहार होगा । उस हाउस ने इस बात को तसलीम किया था। यह काम हुआ भी था मगर वह उस तरह से हुआ कि एक छोटी सी पट्टी बनाकर "हिन्दी हैं, हम वतन है, हिन्दोस्तां हमारा" लिखा गया और जब हम ट्रेन के अंदर जाते हैं तो जिस दरवाजें से अदंर दाखिल होते हैं, उसके ऊपर वह पट्टी लगा दी गयी है । मेरी रेलवे मिनिस्टर साहब से यह गुजारिश है कि अगर इसको रेल के डिब्बो पर बाहर लिख दिया जाए, तो हिन्दी का भी प्रचार और प्रसार होगा, देश मे वतन परस्ती के जज्बे का भी इजहार होगा । इस तरह से जहां रेलवे के जरिए बेशुमार खिदमतें हो रही हैं, वहां हमारी कौमी जुबान और मुल्की जुबान की भी खिदमत होगी ।

आखिर में एक बात और कहना चाहता हूं । लगभग पचास नयी ट्रेने इस साल बढ़ाने का ऐलान किया गया है । मैं नीतीश कुमार साहब का शुक्रगुजार हूं , मेरे जिला आजमगढ़ को भी उन्होंने एक ट्रेन दी है, जिसके बारे में उन्होंने बतलाया था कि वह सुपरफास्ट होगी । मेरी गुजारिश है कि उस जिले के नाम ही से उसका नाम रखा दिया जाए। मैं यह तो नहीं कहूंगा कि उसका नाम "आजमी ऐक्सप्रेस" रखा जाए, मगर मैं यह जरूर कहूंगा कि उसका नाम "आजमगढ़ ऐक्सप्रेस" रख दिया जाए ताकि इस जिले के नाम से वह गाड़ी पहचानी जाए और जिले वालों को भी गर्व हो कि हमारे जिले को एक गाड़ी मिली है । क्योंकि प्रयागराज है, त्रिवेणी हैं, बहुत सारे शहरों के नाम से ट्रेनों के नाम है, इसलिए मैं गुजारिश करता हूं कि आजमगढ़ से दिल्ली के लिए जो सुपरफास्ट ट्रेन चले, उसका नाम आजमगढ़ ऐक्सप्रेस रखा जाए । बहुत-बहुत शुक्रिया ।

مولانا عبیداللہ خان اعظمی "مدھیہ پردیش" **:** بہت بہت شکریہ ڈپٹی چیئرمین صاحبہ، وقت کی کمی کے باوجود بلکہ وقت نہ رہنے کے باوجود آپ نے ہم لوگوں پرمہربانی فرمائی اور بولنے کا موقع دیا- ہم بہت شکر گزار ہیں آپ کے-

میڈم، ریلوے بجٹ 2004-2003میں وزیر ریلوے نتیش کمار صاحب نے ہر سال کی طرح اس سال بھی مسافروں کی سہولت کے لئے بہت سارے اعلانات کئے- مگر ان اعلانات پر کتنا عمل ہوگا وہ وقت بتلائے گا اس سے پہلے بھی بہت اچھے اچھے اعلانات اور بہت اچھی اچھی گھوشنائیں ہوتی رہیں ہیں- نتائج زیروبٹا سناٹا کی شکل میں آتے رہے ہیں- اس وقت ہماری ریلوے جن مسائل سے دوچار ہے، عوام جن سے دوچار ہیں اور ریلوے کے پیسنجر جن مصیبتوں سے گزرتے ہیں، ہماری حکومت کو اس پرخصوصی طور پر جاگروک ہونا چاہئے- ریلوے کوڈیڑھ سوسال ہونے کوآرہے ہیں، مگر دیکھا جائے تو تکنالوجی کے اعتبار سے ہم نے وہ ترقی نہیں کی ہے جو ترقی دنیا کے دوسرے ملکوں میں ہمارے بعد ریلوے کی استھاپنا کے بعد ہوئی ہے- مگر جس طریقے سے 2001سے لیکر اب تک گھٹنائیں ہوئی ہیں اور حادثات کی شکل میں سیکڑوں ہزاروں جانیں گئی ہیں، کروڑوں اربوں کا نقصان ہوا ہے، ایسا ابھی بھی کچھ نہیں لگتا ہے کہ ان حادثات سے سبق سیکھنے پر آگے اقدامات میں بہت کچھ کرنے کی پلاننگ کی گئی ہو- ریلوے کو محفوظ سمجھ کر لوگ اس میں سفر کرتے ہیں- کرایہ نہیں بڑھا بہت اچھی بات ہے- لوگوں کی سویدھا کا اعلان کیا گیا، یہ بھی بہت بہتر ہے- مگر کتنی سویدھائیں ہیں، اسٹیشنوں پر جا کراس کا اندازہ ہوتا ہے- بالخصوص وہ طبقہ جوملک کی ہر آسائش سے محروم ہے اور ملک کے لوگوں کوبرآسائش دیتا ہے- اس طبقے کو اس بجٹ میں آشا کی کوئی کرن دکھلائی نہیں دیتی ہے-اگر کرایا کم ہوا ہے تو اس طبقہ کا جس کا کرایہ اگر کم بھی نہیں ہوتا تو اس کی صحت پر کوئی اثر نہیں پڑتا- مگر وہ طبقہ جوبڑی مشکل سے پیسہ کماتا ہے اور بہت مشکل سے ٹکٹ خریدتا ہے، نوکری چاکری کے لئے، روزگار کے لئے یہاں سے وہاں مارا مارا پھرتا ہے- ٹرینوں کے اوپر بیٹھ کر لوگ چلتے ہیں اس طبقے کو قطعی طور پردھیان میں نہیں رکھا گیا ہے- پیسنجر ٹرینیں ہماری اور آپ کی نظر میں ہیں- جتنے بھی لوگ یہاں پر بیٹھے ہوئے ہیں ہرآدمی پبلک کا نمائندہ ہے ان کے علاقوں میں بھی پسینجر ٹرینیں ہیں یہ اور بات ہے کہ لوگ پسنجر ٹرینوں میں نہیں چلتے مگر پسنجر ٹرینوں کی جانکاری ہم لوگوں کوہے پسنجر ٹرینوں میں لائٹ بالکل گول ہوتی ہے پانی کا کہیں دور دور تک پتہ نہیں ہوتا ہے نہ صرف یہ کہ ٹنکی خالی ہوتی ہے بلکہ اس میں سے ٹونٹی بھی لوگ نکال لے جاتے ہیں لاوارث ٹرینیں ہیں، ان کولاوارث ٹرینیں کہا جانا چاہئے،

ان لاوارث ٹرینوں کا کوئی وارث نہیں ہے- کیا ان ٹرینوں میں جو لوگ سفر کرتے ہیں وہ ہندوستانی نہیں ہیں وہ کرایہ نہیں دیتے ہیں یا انہیں آسائش کے ساتھ زندگی گزارنے کا حق نہیں ہے- بالکل ایسا لگتا ہے جیسے بھیڑ بکری جانور اس میں بھر دئے گئے ہیں- ان بھیڑ بکری جانوروں کا تو کوئی رکھوالا بھی ہوتا ہے ان بے چاروں کا تو کوئی رکھوالا بھی نہیں ہوتا ہے- یہ بات بالکل سچی ہے جہاں بھی چاہیں جا کر دیکھ لیجئے-

میڈم، رہ گئی بات بڑے لوگوں کے سفر کرنے کی، سیکنڈاے سی میں، تھرڈ اے سی میں اورفرسٹ اے سی میں تو بہت چنیدہ لوگ سفر کرتے ہیں اور سیکنڈ اے سی میں وی آئی پی اور بزنس مین سفر کرتے ہیں-

اپ سبھا پتی: ایم پی لوگ بھی کرتے ہیں-

مولانا عبیداللہ خان اعظمی: میڈم میں نے وی آئی پی لوگ کہہ دیا ہے میں آپ کی بات کو قبول کرتے ہوئے ایم پی لوگ بھی کہنا چاہوں گا-میڈم، سرکشا کا ایک بہت بڑا سوال پیدا ہوگیا ہے اس لئے کہ اب سیکنڈ اے سی بھی کہیں سے سرکشت نہیں رہ گیا ہے- جولوگ اس میں سفر کرتے ہیں وہ اس لئے سفر کرتے ہیں کہ اس میں آرام سے سفر کرلیں گے-بزنس مین طبقہ اس میں بیٹھ کر لکھتا ہے پڑھتا ہے اپنا کام کرتا ہے مگر گاڑی چلانے والے لوگ اوربالخصوص ریلوے کے لوگ مل جل کو ان ڈبوں کو تھری ٹائر سے بدتر بناتے جارہے ہیں- اور اس میں بھی لوگ بنا ٹکٹ بڑے آرام سے چلے جاتے ہیں دوچارسو روپے ان سے لے لئے جاتے ہیں نتیجتا بزنس مین طبقہ جوانٹائٹل ہے، زبردست نقصان ہوتا ہے- اسی طرح سے ایک دو باتیں نہیں باتیں بہت ہیں مگر مجھے صرف دو منٹ اور چاہئیں ایک تومیں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ ایکسپریس گاڑیوں میں جنرل ڈبے بہت کم ہیں ایک عام مسافر جسے صرف سوڈیڑھ سو میٹر جاناہے بھیڑ ہونے کی وجہ سے مجبورا تھری ٹائر میں چڑھ جاتا ہے نتیجتا اس کا یہ سفر اس کومجرم بنا دیتا ہے ایسی صورت میں یا تو ڈبے زیادہ ہونے چاہئیں تاکہ وہ آرام کے ساتھ نہ سہی دوڑ دھوپ کرکے ان ڈبوں میں بیٹھ کرکسی طرح سے اپنا سفر پورا کرسکے مگر ایسا نہیں ہوتا ہے اس کے اوپر جرمانہ لگ جاتا ہے میرا ایک چھوٹا سا مشورہ ہے کہ ایسے لوگوں کے لئے ایکسپریس گاڑیوں میں یا تو جنرل ڈبوں کی تعداد بڑھا دی جائے یا کم دوری کی گاڑیوں میں ڈبے میں چلنے والے ٹی سی کے پاس ایسی سرچارج بک ہوکہ اگر کوئی مسافر ڈبے میں جگہ ہونے کی صورت میں اپنے ٹکٹ کے ساتھ داخل ہوتا ہے تو اس پر سرچارج بک ہوکہ اگر کوئی مسافر ڈبے میں جگہ ہونے کی صورت میں اپنے ٹکٹ کے ساتھ داخل ہوتا ہے تو اس پرجرمانہ کرنے کے بجائے 25-20روپے کا سرچارج لگا کر اسے ریزرو ڈبے میں خالی سیٹ پرسفر کرنے کی اجازت دے دی جائے- ایسا کرنے سے ریلوے کی آمدنی بھی بڑھ جائے گی اور مسافر کو قابل برداشت خرچ اٹھا کر سفر کرنے میں آسانی بھی ہوگی- امید کرتا ہوں کہ میری اس تجویز پر غور کیا جائے گا ساتھ ہی ساتھ ایک اور بات عرض کرنا

چاہونگا کہ ٹرینوں کے اندر بیڑی سگریٹ پر پوری طرح سے پابندی لگنی چاہئے اکثر یہ چیزیں حادثہ پیدا کرتی ہیں اور ٹرینوں کا نقصان ہوتا ہے-

مہودیہ، ٹرین اس ملک میں ہماری نیتیوں کے پرچار اور پرسار کا سب سے بڑا ذربعہ ہے- میں ریلوے کی ہندی صلاح کار سمیتی کا ممبر تھا- اس وقت میں نے ایک مشورہ دیا تھا جس کو اس وقت کی ریلوے منسٹر محترمہ ممتا بنرجی نے قبول بھی کرلیا تھا اوروہ مشورہ ریلوے میں شامل بھی کرلیا گیا ہے میں نے ریلوے میں ہندی کے پرچار اور پرسار کے لئے یہ مشورہ دیا تھا کہ.....

''ہندی ہیں ہم وطن ہیں ہندوستان ہمارا''

یہ ایک ایسا مصرع ہے کہ جس کو اگر ریل کے ڈبوں پر لگا دیا جائے تو جن علاقوں میں ہندی کی مخالفت ہوتی ہے ان علاقوں میں بھی ریلوے جاتی ہے لوگوں کی نظر اس پر پڑے گی اور ہندی کا بھی پرچار پرسار ہوگا، دیش بھکتی کے جذبہ کا بھی اظہار ہوگا- اس ہاؤس نے اس بات کو تسلیم کیا تھا- یہ کام ہوا بھی تھا مگر وہ اس طرح سے ہوا کہ ایک چھوٹی سی پٹی بنا کر ''ہندی ہیں ہم وطن ہیں ہندوستاں ہمارا'' لکھا گیا اور جب ہم ٹرین کے اندر جاتے ہیں تو جس ڈبے سے اندر داخل ہوتے ہیں اس کے اوپر وہ پٹی لگا دی گئی ہے- میری ریلوے منسٹر صاحب سے گذارش ہے کہ اگر اس کو ریل کے ڈبوں پر باہر لکھ دیا جائے توہندی کا بھی پرچار پرسار ہوگا، دیش میں وطن پرستی کے جذبہ کا بھی اظہار ہوگا- اس طرح سے جہاں ریلوے کے ذریعہ بے شمار خدمتیں ہورہی ہیں وہاں ہماری قومی زبان اور ملک کی زبان کی بھی خدمت ہوگی-

آخر میں ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں کہ لگ بھگ پچاس نئی ٹرینیں اس سال بڑھانے کا اعلان کیا گیا ہے- میں نتیش کمار صاحب کا شکر گزار ہوں، بالخصوص میرب ضلع اعظم گڑھ کو بھی انہوں نے ایک ٹرین دی ہے جس کے بارے میں انہوں نے بتایا تھا کہ وہ سپرفاسٹ ہوگی- میری گذارش ہے کہ اس ضلع کے نام ہی سے اس کا نام رکھ دیا جائے- میں یہ تونہیں کہوں گا اس کا نام اعظمی ایکسپریس رکھا جائے، مگر میں یہ ضرور کہوں گا کہ اس کا نام اعظم گڑھ ایکسپریس رکھ دیا جائے-تاکہ اس ضلع کے نام سے ہی وہ گاڑی پہچانی جائے اور ضلع والوں کو بھی فخرہوگی ہمارے ضلع کوایک گاڑی ملی ہے- کیونکہ پریاگ راج ہے، تروینی ہے، بہت سارے شہروں کے نام سے ٹرینوں کے نام ہیں اسلئے میں گزارش کرتا ہوں کی اعظم گڑھ سے دلی کے لئے جوسپرفاسٹ ٹرین چلے اس کا نام اعظم گڑھ ایکسپریس رکھا جائے- شکریہ-

''ختم شد''

SHRIMATILAL SARKAR (Tripura): Madam, first of all, I would like to invite the attention of the hon. Railway Minister, though he is not here, to some important points in regard to the North-East in general and Tripura in particular. While giving priority, it was expected that North-East should get priority at least, this year. There are seven States and as many as five States are still remaining out of the purview of the railway lines. Backwardness is prevailing there and the seeds of terrorism are being germinated ruthlessly. This should have been looked into before framing the Railway Budget this year. Though the Budget has been termed by many as a pro-election Budget, it seems that hon. Railway Minister has been so miser in allocating funds for the North-East, as well as for Tripura. It is seen that only an amount of Rs. 85 crores has been earmarked for construction of railway lines from Monu to Agartala. While inaugurating the l'n6o from Kumarghat to Monu, the hon. Railway Minister might had witnessed the aspirations of the people there, but the allocation of such a limited amount will only frustrate these aspirations.

It is seen that there are nine new lines that hon. Railway Minister announced in the Budget. But, mysteriously enough, the line from Agartala to Sabroom is missing in these new lines. I urge upon the hon. Minister to increase the number of these nine new lines to ten and to include the line from Agartala to Sabroom as a new line. As the line is not included here, it is not tenable; it is wholly untenable because this line from Agartala to Sabroom is very important for Tripura.

I would rather emphasise that construction of railway lines should not depend on the question of profit or loss. In the name of viability, it is also seen that in the backward areas, the railway lines are not sanctioned only on the question of viability or profit and loss. Railway lines should be extended on the national aspect. A region may be backward, but the people living there should have the benefit of railway lines because they belong to the same country. And, wherever in a backward areas, there is no railwayline, we cannot think of development there. Railway line is the very basis for industrialisation. So, without a railway line in a State, how the question of development can be dreamed of. So, while concluding— because my time is limited—I would say that though the railway line in Tripura has just entered, it has not yet gone up to Agartala. Even there is a lot of mismanagement like there is shortage of electricity. Chairs and windows are found broken. In Agartala, there is a computerised centre

where the tickets are being sold, but very often, it is found that tickets are not available there. Supply of tickets is not made always in ample numbers.

While concluding, I would like to emphasise my points once again, and I hope that the hon. Railways Minister would consider these points. One is that more funds should be allotted foriines from Monu to Agartala; secondly, the line from Agartala to Sabroom must be included in the Budget as a new line this year itself. And, due importance should be given to forming a network of Railways with the North-East. Madam, it is also seen that only a token provision of amount, say, Rs. 3 crores, has been made to Arunachal Pradesh and the other four States are still beyond the purview of the Railways Ministry. I would rather emphasise that we should embark on forming a network of Railways, if we have really to eradicate backwardness in the region. Thank you.

श्री दारा सिंह चौहान (उत्तर प्रदेश) **:** उपसभापति महोदया, आपका धन्यवाद । धन्यवाद इसलिए कि समय न रहने के बावजूद भी आपने मुझे समय दिया। इस रेल बजट पर कई दिनों से चर्चा हो रही है । हमारे तमाम सांसदों ने विस्तार से अपनी बात रखी हैं । मैं उस बात को नहीं दोहराना चाहता जिसको हमारे तमाम साथियों ने यहां रखा है । माननीय नीतीश कुमार जी ने जो बजट रखा है, निश्चित रूप से आम जनता जैसा चाहती थी, उसी तरीके का, बिना किसी मालभाडें में वृद्धि किए, बजट इन्होंने रखा है। इसमें जनता से जुडी तमाम समस्याओं को ध्यान में रखकर यह बजट रखा है । इसलिए निश्चितरूप से इसे संतोषजनक बजट कहा जा सकता है । मंत्री महोदय को मैं इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि बजट तो बहुत बार सदन में आए और आते रहेगे। पूर्वांचल का जिला आजमगढ़, आजादी से लेकर अब तक, यहां से सबसे ज्यादा मैम्बर पार्लियामेंट आते रहे हैं । आज भी इस सदन में या उस सदन में सबसे ज्यादा सांसद इस जिले से आते रहे हैं । आज तक किसी रेल मंत्री ने इस जिले की तरफ अपनी निगाह नहीं डाली ।

उपसभापति : आपके नेक्सट रिशफल में उस जिले का मंत्री आना चाहिए तब तो काम हो जाएगा ।

श्री दारा सिंह चौहान : माननीय नीतीश कुमार जी ने आजादी के बाद पहली बार इस जनपद को सीधे राजधानी से जोड़ने का प्रयास किया है । मंत्री जी सुझावों को गंभीरता से नोट कर रहे हैं इसलिए मैं इनसे कहना चाहता हूं कि पुरानी दिल्ली से आजमगढ़ जो इन्होंने सुपर फास्ट ट्रेन दी है, उसको पुरानी दिल्ली की बजाए नई दिल्ली से कर दिया जाए क्योंकि हमें पुरानी दिल्ली जाने के लिए कम से कम दो घंटे लगते हैं । अगर कहीं जाम में फंस गए तो ट्रेन चली जाएगी और हम यहीं

रह जाएंगे । इसलिए मेरी गुजारिश है कि जो गोरखपुर से मुम्बई, गोदान एक्सप्रैस जाती है, उसको आपने एक दिन से बढ़ाकर तीन दिन कर दिया है । आप सर्वे कराएंगे तो पाएंगे कि सबसे ज्यादा टिकट रिजर्वेशन आजमगढ़ से होता है । आपने जो एक दिन से बढ़ाकर तीन दिन किया है इसको प्रतिदिन कर दिया जाए। मुम्बई में सबसे ज्यादा रहने वाले पूर्वाचल के और खासकर आजमगढ़ और मऊ के हैं । मैं एक और बात कहना चाहता हूं कि आजम़गढ और मऊ बुनकर बहुल इलाका है, वहां के मुबारकपुर की साड़ी जिसे बनारसी साड़ी के नाम से जाना जाता है ।

उपसभापति : मालूम नहीं है हम लोगों को ।

श्री दारा सिंह चौहान : मैं कहना चाहता हूं । मैं आपकी बात को ही दोहराना चाहता हूं ।

उपसभापति : हमें मालूम ही नहीं है कि वह जगह कहां है ।

श्री दारा सिंह चौहान : वह आजमगढ़ है । यह मुबारकपुर और मऊ हैं, जहां साड़ियां बनती है । तमाम व्यापारियों का कानपुर से सीधे ताल्लुक है। उत्सर्ग ट्रे को आप अभी मऊ,आजमगढ़ होते हुए लखनऊ ले जाते हैं लेकिन अगर इसे सीधे कानपुर तक कर दिया जाए तो निश्चित रूप से व्यापारियों को ज्यादा फायदा होगा ।

जहां तक सुरक्षा का सवाल है तो मंत्री जी ने सुरक्षा पर काफी ध्यान देने की बात कही है । मैं यह बताना चाहता हूं कि आज भी सुरक्षा के लिए हम प्रदेश सरकारों पर निर्भर करते हैं । सदन के सारे लोग जानते हैं कि स्टेट के जितने भी पनिश्ड सिपाही है, जिन पर वैधानिक रूप से कार्यवाई की जाती है, जी.आर.पी. में ऐसे सिपाहियों को ड्यूटी दी जाती है । उन्हें ट्रांसफर किया जाता है । मैंने देखा है, चाहे बनारस हो, आजमगढ़ हो, गोरखपुर या पूर्वाचल हो, आजादी के बाद सबसे पिछड़ा हुआ इलाका पूर्वाचल हैं । अन्य क्षेत्रों से पिछड़ा इलाका है। मुम्बई, कलकत्ता, पंजाब के तमाम क्षेत्रों से हमारे मजदूर आकर रहते हैं । मजदूर कमाकर अपनी गठरी स्टेशन पर लेकर आता है लेकिन जी.आर.पी.के सिपाही उससे किस तरह से पेश आते हैं, इसका बखान करने की जरूरत नहीं है । स्टेशनों पर इन लोगों की मिलीभगत से इन्हें बुरी तरह से लूटा जाता है। इस दृष्टि से सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए मैंने अपनी बात रखी है कि मुम्बई से गोदान एक्सप्रेस प्रतिदिन और उत्सर्ग को मऊ, आजमगढ़, होते हुए कानपुर तक तथा नई दिल्ली से सीधे आजमगढ़ जोड़ा जाए। एक बात और कहना चाहता हूं कि ….(**व्यवधान**)…

उपसभापति : बस हो गया । सब जुड़ गए । अभी दूसरे लोग भी हैं ।

श्री दारा सिंह चौहान : एक मिनट उपसभापति महोदया …(**व्यवधान**)…

THE DEPUTY CHAIRMAN: This is monopoly.

श्री दारा सिंह चौहान : उपसभापति महोदया, लिच्छवी एक्सप्रेस बिहार से नई दिल्ली आती है, इस संबंध में मैं अर्ज करना चाहूंगा कि बिहार से यहां तक के बीच में अलीगढ़ केंन्द्रीय विश्वविद्यालय पड़ता है । हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार और दूसरी माइनोरिटी के लोग अलीगढ़ में पढते हैं । मैं समझता हूं कि अगर एक-दो मिनट के लिए इसका यहां पर ठहराव हो जाए इससे सब लोगों का भला होगा । इन्हीं शब्दों के साथ धन्यवाद करता हूं । धन्यवाद।

SHRI DWIJENDRA NATH SHARMAH (Assam): Madam, one of my esteemed colleague from Tripura... *(Interruptions)....*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Do not take very long because I have to finish all the speeches today.

SHRI DWIJENDRA NATH SHARMAH: He has raised some problems of North-Eastern Region. I would like to deal with the problems of Assam and some problems of the North-East Region. First of all, I would like to thank the hon. Minister for Railways for conceding one of the old demands of the people of Assam that they have started work on this Bogibhil bridge over the river Brahmaputra and I believe, if it is completed, then it will not only be beneficial for the people of Assam but from the security point of view of the country. It will be one of the important bridges.

Secondly, I would like to thank the hon. Minister for conceding one of the oldest demands of the people of Assam for a railway division in Rangia. In this Budget, the Railway Minister has conceded that demdnd and for that I would like to thank the hon. Railway Minister.

Madam, there are a lot of problems in the North-Eastern Region, particularly in the railway sector, and I have been observing and it is the feeling of the people of the North-Eastern Region that that regibn has been perennially neglected by the Central Government in different aspects. And that is one of the causes of growing divisive forces in that region, growing extremism in that region, groing unemployment and backwardness of the region. Madam, there are some States in the North-Eastern Region, the capitals of which are not connected with the Railways even today. I Would like to draw the attention of the hon. Railway Minister towards this. I want to know from the hon. Minister by which time the capitals of those States of North-Eastern Region would be connected by railways. I want the hon. Minister to give an assurance in this august House.

Madam, in the Railway Budget of 2003-04, some new trains have been introduced from Assam. But, there are some vital demands of the State. Guwahati being the capital of the State, people from different parts of the State come to Guwahati. I request the hon. Railway Minister to introduce some speedy trains between Tmsukia and Bongaigaon so that the whole of Assam can be connected with the capital city of Assam. Likewise, Madam, the people of Assam have so much of connection with Kolkata. I request the hon. Minister to intrduce a speedy train between Guwahati and Kolkata, as this is a long pending demand of the people of Assam. I hope the hon. Minister would look into it. In the same way, a speedy train between Guwahati and Mumbai is also very essential.

Madam, in the State of Assam, no electric train has been introduced till date. In other parts of the country, trains run on electricity. I would request the hon. Railway Minister to introduce electric trains in the State of Assam. Madam, I would take only two more minutes. There was a very old train connecting Guwahati, the capital of Assam, with Dhubri. That train was stopped a long time back because of insurgency and other factors. Now, after signing of the Bodo Accord, I believe, that Dhubri can be connected with Guwahati, by restoring the old train. I request the hon. Minister to restore that old train.

Madam, In this Budget, there is mention of gauge conversion. Construction of Lamding-Badarpur-Silchar broad-gauge line's gauge conversion work has been taken up. But funds allocated for that work are insufficient. If the work goes on at this pace, then it will take a lot of time to complete the gauge conversion work between Lamding Badarpur-Silchar. Madam, there is only a single line between New Jalpaigudi and Guwahati. The people of Assam are facing a lot of problems because of that single line. I request the hon. Minister to make that line double so that goods and other things can be carried easily to that place.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. I have got three more speakers.

SHRI DWIJENDRA NATH SHARMAH: Madam, I am concluding with two more points. In the year 2005, the National Games will be held in Assam. In Guwahati city, there are about 15 or 20 railway crossings which make the whole city congested. I request the hon. Railway Minister to construct some flyovers over these railway

crossings in the Guwahati city before the National Games. If it is done, the congestion can be reduced to a great extent,

Madam, another burning problem of the North-Eastem Region and Assam is of unemployment. I would like to draw the attention of the hon. Minister to the need of adoption of a special recruitment policy for the North-Eastem Region, by the Railways, so that persons who are in the interior places of the North-Eastern Region, including Assam, get employment opportunities in the Railways. Madam, I don't wish to take much time of the House, and I would finish in a short time.

In the last meeting of the North-Eastern MPs in which the Railway Minister was also present, it was agreea that the Railways would introduce computerised reservation centres in the whole of the North-East. There are some places where people have not seen a rail and there are also some places where it takes two-three days to come to a railway station, particularly in Arunachal Pradesh and other interior parts of the North-Eastern Region. The Railway Minister agreed to this in the last meeting of the North-Eastem MPs with the Railway Minister, i would like to remind the Railway Minister that this has not at all been mentioned in the Budget. I hope, at least now, he would concede this demand, which had already been considered and which had already been agreed to by the Railway Minister in the last meeting held with the MPs. With these words, I conclude. Thank you.

श्री हरीश रावत (उत्तरांचल) : आदरणीय उपसभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी ने एक ऐसा बजट प्रस्तुत किया है, जिसकी तुलना यदि बीमार के लिए बनाई गई खिचड़ी से की जाए तो कोई अत्युक्ति नहीं होगी। इस बजट में जो चुनौतियों रेलवे के सम्मुख है उनका सामना करने के लिए कोई भी इरादा प्रकट नहीं किया गया है। चाहे पुरानी पड़ी हुई रेलवे लाइन के परिवर्तन का सवाल हो, चाहे दूसरे ऐसे अहम सवाल हो, चाहे रेलवे सेफ्टी से जुडे हुए सवाल हो, पैंसेजर सेफ्टी से जुडे हुए सवाल हों, रेल मंत्री जी ने केवल मातमपुरसी की है। जितना प्रावधान पहले के बजट में था उसमें किसी प्रकार की वृद्धि दिखाई नहीं देती। यह भी दुख की बात है कि नई रेल लाइनों के बनाने की दिशा में भी रेलवे में ससांधन के अभाव का बहाना लेकर रेलवे मंत्री जी ने कन्नी काटने की कोशिश की है। आमान परिवर्तन का जो काम था, उस दिशा में भी कोई विशेष प्रावधान इस बजट में नहीं किया गया है।

उपसभापति महोदया, क्योंकि मेरे पास इतना समय नहीं है , मैं एक विशेष बिन्दु की तरफ सारे सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं और वह है हमारा पर्वतीय क्षेत्र जो भारत के टोटल क्षेत्रफल के लगभग बीस प्रतिशत से ज्यादा हिस्सा अपने में समेटे हुए है। रेलवे ने आज तक उन

क्षेत्रों में जो खर्च किया है, यदि उसको जोड़ा जाए तो वह टोटल रेलवे के खर्चे का 0.001 परसेंट से ज्यादा नहीं बैठता और इस रेलवे बजट में भी उन क्षेत्रों में किसी नई रेलवे लाइन का कोई प्रावधान करने की बात नहीं कही गई है ।हां, केवल उधमपुर रेलवे लाइन का जिक्र हैं, जो जम्मू-कश्मीर में है और सुरक्षा के कारणों से इसे आगे बढ़ाने की बात कही गई है, यह एक अच्छी बात है, मगर इसके अलावा चाहे वह नार्थ ईस्ट का क्षेत्र हो सेंटर हिमालय का क्षेत्र हो, हिमाचल और उत्तरांचल का क्षेत्र हो, वहां के लिए कहीं पर भी, जो पूर्व में रेल लाइनों का सर्वेक्षण हुआ था उसके लिए कोई प्रावधान करनेकी बात माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट प्रस्तावों में नहीं की है।

माननीया , मैं आपका ध्यान अपनेक्षेत्र की तीन रेल लाइनों की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं जिनका सर्वेक्षण अंग्रेजों के समय में हुआ था, रामनगर-चौखुटिया, टनकपुर-घाट-वागेश्वर, ऋषिकेश-श्रीनगर। स्वतंत्र भारत में भी कई बार इनके संबंध में कोशिश की गई और एक दो बार सम्मानित रेल मंत्रियों ने सर्वेक्षण के कार्य का शुभारंभ भी किया, जो गनी खान चौधरी साहब के समय में हुआ और उसके बाद जब युनाइटेड फ्रंट की सरकार थी तो उस समय भी हुआ । लेकिन आज यह कहकर कि यह आर्थिक रूप से रेलवे के लिए लाभकारी नहीं है, उस सर्वे को एक तरफ डाला जा रहा है और कहा जा रहा है कि हम इसका निर्माण नहीं कर सकते। आखिर रेलवे का दायित्व केवल लाभकारी क्षेत्रों में, जो आगे बढ़े हुए, तरक्की किए हुए क्षेत्र हैं, उन्हीं के डेवलपमेट की तरफ नहीं है, उसकी जिम्मेदारी उन क्षेत्रों की तरफ भी है जो अविकसित क्षेत्र हैं जो पिछडे हुए क्षेत्र हैं, जो पर्वतीय क्षेत्र हैं । यदि रेलवे इसी तरीके से मुंह मोडती रही तो यह बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण होगा । फिर उनके लिए कौन सोचेगा कौन उनके लिए काम करेगा? मुंझे सबसे बड़ी तकलीफ इस बात से हुई कि हमारी सरकार ने उत्तरांचल की एक रेलवे लाइन का प्रस्ताव, जो आर्थिक रूप से भी पूरी तरह से ठीक थी, दिया-देहरादून से टनकपुर तक निर्माण के लिए । माननीय रेल मंत्री जी ने उसके सर्वेक्षण की बात का भी उल्लेख अपने बजट प्रस्ताव में नहीं किया है । मैं आग्रह करना चाहूंगा कि जब वे उत्तर दें तो इसके सर्वेक्षण कार्य को प्रारम्भ करने का और उसके लिए कुछ धन का प्रावधान करने का कष्ट करें ।

महोदया, उसी तरीके से हमारे कुछ और गेज परिवर्तन के कार्य थे, जिनमें काम चल रहा था,उनके लिए बहुत कम धन की व्यवस्था की गई हैं ।यहां पर चाहे टनकपुर-बरेली हो, चाहे रामनगर-लालकुआं-बरेली हो या टनकपुर से लेकर लखनऊ को जोड़ने वाली रेल लाइन हो, ये तीनों ऐसी रेल लाइनें हैं कि यदि इनके आमान परिवर्तन का काम हो जाए तो हमारे उत्तराखंड का मैदानी इलाका सारे भारत के साथ जुड सकता है। यह छोटे-छोटे टुकड़ों में है, इसको महत्व देने की कोशिश नहीं हो रही है। नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्र में टनकपुर से लेकर पीलीभीत होकर जो रेलवे लाइन जाती हैं, हमारे देश की सुरक्षा की दृष्टि से वह बहुत महत्वपूर्ण है । मगर मुझे ताज्जुब होता है रेल मंत्रालय इस रेलवे लाइन के गेज परिवर्तन कार्य की सतत उपेक्षा कर रहा है । उत्तर प्रदेश सरकार भी उसकी मांग कर रही है उत्तरांचल सरकार भी उसकी मांग कर रही है। मेहरबानी करके यदि रेल मंत्री जी उस तरफ तवज्जों फरमाएं तो उनकी बड़ी कृपा होगी ।

दो नई ट्रेनें आपने देहरादून, उत्तरांचल से प्रारम्भ की हैं, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं । मगर कुछ और ऐसी प्राथमिकता वाली हमारी ट्रेनें हैं जिनको हम चाहते हैं कि उनको लगाया जाए क्योंकि बहुत बड़ी संख्या में हमारे पंजाब के भाई उस एरिया में रहते हैं जो विस्थापित होकर आए थे। उनके रिश्ते-नातेदार जम्मू-कश्मीर में भी हैं , उनके रिश्ते-नातेदार पंजाब में भी हैं । दूसरी ओर उस क्षेत्र के लोग सेना में बड़ी संख्या में हैं, उनके आने-जाने की सुविधा का भी सवाल है । इसलिए रामनगर से अमृतसर के लिए यदि एक ट्रेन, यह प्राथमिकता वाली ट्रेन होनी चाहिए थी, चला दी जाए तो इससे बहुत बड़ी सहूलियत वहां के पूर्व सैनिकों को और साथ ही साथ पंजाब से विस्थापित होकर बसे लोगों को होगी ।

महोदया, मैं यहां दो और ट्रेनों का जिक्र करना चाहूंगा । हरिद्वार हमारा धार्मिक स्थल है और हरिद्वार में बड़ी संख्या में गुजरात से, राजस्थान से लोग आते हैं, बद्रीनाथ, केदारनाथ की यात्रा करने के लिए लोग आते हैं । कोई डायरेक्ट ट्रेन यदि अहमदाबाद, जयपुर होकर देहरादून के लिए लगाई जाए तो उनको बहुत सहूलियत होगी। उसी प्रकार से एक ट्रेन काठगोदाम से मुम्बई के लिए लगनी चाहिए और काठगोदाम से दिल्ली के लिए एक शताब्दी ट्रेन भी लगनी चाहिए क्योंकि वह पर्यटन का क्षेत्र हैं, पर्यटक बड़ी संख्या में वहां आते हैं । नैनीताल, रानीखेत, अल्मोड़ा, कौसानी , एक से एक सुदर स्थान वहां है, एक से एक बढ़िया ग्लेशियर वहां है । लोग बड़ी संख्या में वहां जाते हैं । वहां के लिए एक बार शताब्दी ट्रेन लगाई गई थी लेकिन रेलवे को न जाने क्या सूझी, रेलवे ने उसको विदड्रा कर लिया है । मैं चाहूंगा कि उस ट्रेन को फिर से इंट्रोडयूस किया जाए ।

महोदया, दो बातें छोटे सुझाव के रूप में और कहना चाहूंगा । ठीक है, अभी नई रेलवे आप वहां नहीं ले जा सकते मगर वहां के डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स में कम्प्यूटर के जरिए आरक्षण की सुविधा तो प्रदान कर सकते हैं । मुझे यह कहते हुए दुख होता है कि पूरे उत्तरांचल में केवल दो स्थानों पर अभी कम्प्यूटर के जरिए आरक्षण की सुविधा प्राप्त है।

एक तो देहरादून में और दूसरा हरिद्वार के अंदर। काठगोदाम, हल्द्वानी, रामनगर तथा ऋषिकेश जैसे ऐसे स्टेशन हैं जहां अतंर्राष्ट्रीय यात्री आते हैं, दुनिया भर के लोग आते हैं । वहां आपने किसी तरह की आरक्षण की कम्प्यूटराइज्ड व्यवस्था उपलब्ध नहीं कराई हैं जबकि इसमें कोई खर्च होने वाला नहीं है । जो हमारे टूरिस्ट डेस्टिनेशन हैं नैनीताल है, अल्मोड़ा है, पौड़ है, टिहरी है वहां पर भी डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स पर आप कम्प्यूटराइज्ड आरक्षण की व्यवस्था करादें । इसके लिए आपको केवल एक एडिशनल क्लर्क ही नियुक्त करना है तथा कुछ साजोसामान ही देने का काम आपको करना है यदि आप यह सुविधा प्रदान कर दें तो हमारे सैनिकों को भी, पर्यटकों को भी औरवहां के नागरिकों को भी इससे बहुत फायदा होगा और उनको यह सुविधा प्राप्त होगी । मैं एक छोटा सा सुझाव और देना चाहूंगा । जो शताब्दी ट्रेन देहरादून के लिए लगाई गई हैं वह इतना समय ले लेती हैं ।

उपसभापति : अभी दो लोग और हैं ।

श्री हरीश रावत : मैडम, मै दो सेकेंड में खत्म कर रहा हूं । देहरादून के लिए दो शताब्दी ट्रेन हैं । मगर वह इतना समय ले लेती है जिससे आदमी यह सोचता है कि इससे बढ़िया तो वह अन्य गाड़ी से चला जाए । मुजफ्फरनगर से लक्सर के बीच में जो हरिद्वार का एक छोटा सा टुकड़ा है उस टुकडे में अगर रेल लाईन का निर्माण हो जाए तो दो घंटे के समय की बचत होगी दिल्ली और देहरादून के बीच में यात्रा करने वाले लोगों को । यह मांग बहुत दिनों से उठ रही है, मै उसको प्रेस करना चाहूंगा । दूसरे, दिल्ली से काठगोदाम के लिए लगती है ,मैं उसको प्रेस करना चाहूंगा । दूसरे, दिल्ली से काठगोदाम के लिए एक ट्रेन लगती है जिसका नाम है रानीखेत एक्सप्रेस । उसमें यहां के टूरिस्ट के अलावा विदेशी टूरिस्ट भी होते हैं । उसमें आपने टू-टॉयर ए.सी. कोच लगा रखा है । वह उनकी आवश्यकता के लिए बहुत कम है । कम से कम दो और ए.सी. कोच लगाए जाने चाहिए और एक ए.सी. फर्स्ट का भी कोच उसमें जोड़ा जाना चाहिए । ये सुझाव दे करके मैं आपको और आपकी उदारता के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा ॥

SHRIMATIVANGA GEETHA (Andhra Pradesh): Thank you Madam for giving me this opportunity as a special consideration *....{Interruptions)....*

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Madam, she is not speaking from her seat *....(Interruptions)....*

THE DEPUTY CHAIRMAN: I allowed her to speak from the front seat. I wanted her to be promoted to the front row *....{Interruptions)....* Why two ladies should sit at the back ? *...(Interruptions)...* Here also .... *(Interruptions)....* I find all the women Members-irrespective of the party to which they belong to-sitting at the backbenches. She is the only one who is silting in front. You are the Whip of your party. You have to sit in front. I will ask the Secretariat to shift you to the front row.

SHRI N. JOTHI (Tamil Nadu): Madam, I am having a lady's name. So I may also be accommodated in the front row.

THE DEPUTY CHAIRMAN: What is your name?

SHRI N. JOTHI: Jothi.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Then, you will have to come in a sari from Mubarakpur.

SHRIMATI VANGA GEETHA: Madam, I want to raise two issues pertaining to East Godavari District of Andhra Pradesh. The hon. Railway Minister personally-knows about this, I request, through you, the hon. Railway Minister for a railway line between Pitapuram and Kakinada,

which connects the Kakinada Port. It is a long pending demand of the people of this region. For this, last year, Rs. 10 crores was allocated. But, this year, I do not know what has happened to the Ministry, only Rs. 1 lakh was allocated forthis line. Out of Rs. 66 crores, the hon. Minister has allocated only Rs. 1 lakh!

THE DEPUTY CHAIRMAN: He comes from Andhra Pradesh. You can ask him in Telugu.

SHRIMATI VANGA GEETHA: Madam, if this line is completed, it will be not only convenient for passengers, but also convenient to transport cargo from Kakinada Port. Once this is completed, it will become very viable. So, I request the hon. Minister for allocating adequate funds for this project.

The second one is, Kotipalli-Narsapurm Railway bridge. This was the desire of our late Shri GMC Balayogi, former Speaker of Lok Sabha. He has taken a lot if interest in getting this project sanctioned. Yesterday, we paid our rich tributes to Shri GMC Balayogi on his first death anniversary. The cost of this project is Rs. 500 crores. This will connect two districts of Andhra Pradesh. But, out of Rs. 500 crores, only Rs. 5 crores was allocated. This is not sufficient even to conduct the survey. That is the reason why I request the hon. Minister to provide adequate funds for this project and. I also request for the speedy completion of the project.

उपसभापति : श्री रामाधार कश्यय जी। आप भी दो मिनट में बोल दीजिए।

श्री रामाधार कश्यप (छत्तीसगढ़) **:** धन्यवाद उपसभापति महोदया। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं हृदय से आपका आभारी हूं। माननीय उपसभापति जी, मैं छत्तीसगढ़ राज्य का प्रतिनिधित्व करता हूं जो आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र हैं तथा बिलासपुर मंडल साउथ ईर्स्ट रेलवे का सबसे अधिक आमदनी देने वाला मंडल हैं।

माननीय उपसभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री जी से काफी उम्मीद की जा रही थी कि वे छत्तीसगढ़ राज्य, आदिवासी बाहुल्य नये राज्य को अपने बजट में स्थान देंगे। परंतु ऐसा कुछ माननीय रेल मंत्री जी द्वारा नहीं किया गया है जिससे छत्तीसगढ़ की जनता को काफी निराशा हुई है।

माननीय उपसभापति महोदया, रेलवे द्वारा ग्रुप "डी" की भर्ती भी भर्ती बोर्ड से कियों जाने का फैसला लेने के बाद बिलासपुर में भर्ती बोर्ड की स्थापना जरूरी है। नये राज्य और नये जोन में भर्ती बोर्ड नहीं होगा तो कहां होगा।

माननीय उपसभापति महोदया, अगर वर्तमान में भुवनेश्वर या भोपाल बोर्ड से भर्ती की गई तो छत्तीसगढ़ के बेरोजगारों के साथ अन्याय होगा। विश्रामपुर-बिलासपुर पैंसेंजर को रामपुर या दुर्ग तक बढ़ाना जरूरी है । इससे सरगुजा-कोरिया के लोगों को, जो आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र हैं, राजधानी तक रेल सुविधा मिलेगी।

माननीय उपसभापति महोदया, जो नई ट्रेनें चलाई जा रही हैं, उसमें भी हमारी बहुत पुरानी मांग दुर्ग-गोरखपुर एक्सप्रेस को इलाहाबाद से लखनऊ होकर गोरखपुर भेजा जाए क्योकि छत्तीसगढ़ से लखनऊ तक ट्रेन की मांग अधिक की गई है।

माननीय उपसभापति महोदया, बिलासपुर-मंडल-जबलपुर नई दिल्ली लाइन के सर्वे का माननीय रेल मंत्री जी आदेश करें। ऐसा किये जाने से मंडला से जबलपुर के अलग लाइन बनाने के बजाय नैनपुर होकर जबलपुर जाना आसान होगा और लागत में भी कमी आयेगी।

रायपुर से धमतरी नेरो गेज ब्राड गेज में दल्लीराजहरा प्रस्तावित काफी अरसे से लम्बित हैं। वहां से जगदलपुर जो आदिवासी इलाका है को माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्राथमिकता नहीं दी गई है जो छत्तीसगढ़ के निवासियों के साथ अन्याय है।

माननीय उपसभापति महोदया, अंत में मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि छत्तीसगढ़ एक नया राज्य हैं। राजधानी के अनुरूप रायपुर जंक्शन को एक माडल स्टेशन का स्वरूप प्रदान करके उसको गरिमा प्रदान करें।

माननीय उपसभापति महोदया, माननीय मंत्री जी पत्रों के जवाब देने में काफी लेट-लतीफ हैं। मैंने चार पत्र माननीय मंत्री जी को लिखे हैं। मुझे किसी भी पत्र का आज तक जवाब नहीं दिया गया है और न ही उन पर किसी प्रकार की कार्यवाही की गई हैं। इस प्रकार आप द्वारा अपने साथी सांसदों से अपने आपको ऊंचा साबित करना खेदजनक है। आशा है भविष्य में, मंत्री जी इस प्रकार का व्यवहार नहीं करेंगे। धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, the discussion on the Railway Budget has concluded. On Friday, after the Question Hour, the Minister for Railways will reply.

The House stands adjourned till 11 a.m. tomorrow.

The House, then, adjourned at three minutes past five of the clock till eleven of the clock on Thursday, the 6th March, 2003.